



Im Verlauf der "Großen Rundfahrt" des dies-jährigen Bundesverbandstages trafen sich am 6.5. die dieselelektrische Henschel-BBC-Versuchslokomotive 202 003 (DE 2500) und die dieselhydraulische Super-Lok 30 der Hersfelder Kreisbahn (ehem. 232 001). Die 202 zog den als "Herkules-Express" bezeichneten Sonderzug dieser Rundfahrt über den DB-Teil d. Exkursion, die Lok 30 dagegen über die Hersfelder Kreisbahn. Hier fährt Lok 30 im DB-Bhf. Bad Hersfeld am eben von ihr gebrachten Herkules-Express vorbei, den nun 202 003 weiterziehen wird. Näheres über diese Fahrt und die BDEF-Tagung in dieser Ausgabe.

Foto: Michael Hecht



BUNDESVERBANDSTAG 1978

Die nordhessische Großstadt Kassel war Schauplatz des diesjährigen "Bundesverbandstages". Die beiden ausrichtenden Vereine, die "Eisenbahnfreunde Kassel e.V." und der "Modell-Bahn-Club Kassel e.V.", hatten sich alle Mühe gegeben und präsentierten ein Programm, das wohl allen Besuchern dieser 21. BDEF-Tagung noch lange in Erinnerung bleiben dürfte. Die Besucher, wie immer aus allen Ecken der Bundesrepublik und teilweise auch aus dem benachbarten Ausland angereist, wurden schon bei ihrer Ankunft von der traditionellen Fahrzeugschau begrüßt. Sie war nämlich direkt im Hauptbahnhof von Kassel auf den Gleisen 3 und 4 aufgebaut. Da zwischen diesen beiden Gleisen ein Gepäckbahnsteig liegt, konnte man die aufgebauten Fahrzeuge von diesem aus recht gut fotografieren, während die "Sehleute" von den eigentlichen Bahnsteigen aus Zugang zu den Lokomotiven und Wagen bekamen. Auf diese Weise störte sich keiner gegenseitig. Im einzelnen waren die folgenden Lokomotiven aufgeföhren (in dieser Reihenfolge): Elektrolokomotiven 103 116 (Bw Frankfurt/M. 1), 111 090 (Bw München Hbf), 112 494 (Bw Dortmund Bbf), 110 339 (Bw Frankfurt/M. 1), 141 413 (Bw Bebra), 151 141 (Bw Nürnberg Rbf), 150 070 (Bw Bebra), 140 546 (Bw Bebra; trägt Plaketten "Der ersten Ellok in Kassel Hbf -25.9.1964- Eisenbahnfreunde Kassel") - Diesellokomotiven 216 202, 211 186, 290 319, 260 758, 236 213, 333 201 und 323 620 (alle Bw Kassel). Außer 140 546, 290 319, 236 213 und 323 620 waren alle Lokomotiven beige-türkis. Darüber hinaus waren der aus Köln erschienene historische Rheingold-Wagenzug sowie die aus alten Zweiachs-Wagen bestehende Garnitur "Hessencourrier" (erhalten von Kasseler Eisenbahnfreunden) Bestandteil dieser gut sortierten Fahrzeugschau. Wer sich an ihr satt gesehen hatte, konnte schon am Eröffnungstag, dem 4.5. (Himmelfahrt) ein kleines Straßenbahnprogramm bewältigen; denn den ganzen Tag über pendelte der historische zweiachsige Treibwagen 144 der Kasseler Verkehrs Gesellschaft (KVG) zwischen der Schleife Ottostraße am Hbf und dem Betriebshof "Holland" in der

Holländischen Straße. Auch eine ausgedehnte Stadtrundfahrt in zwei KVG-Bussen stand für den 4.5. auf dem Programm und machte die meisten Teilnehmer mit der Nordhessen-Metropole bekannt, die nach fast völliger Zerstörung im 2. Weltkrieg so ausgezeichnet wieder aufgebaut wurde und heute als Stadt der Künste und Kongresse so manches Sehenswerte in sich birgt. Angefangen vom Schloß Wilhelmshöhe mit seinen ausgedehnten Parks bis zum Wahrzeichen hoch über der Stadt - dem Herkules. Wer Kassel lieber auf eigene Faust kennenlernen wollte, der konnte dieses ebenfalls mühelos. Die KVG hatte speziell für die Dauer des Bundesverbandstages an die Teilnehmer eine Netzkarte herausgegeben, die zur Fahrt auf allen Straßenbahnzügen und Bussen des KVG-Netzes (acht Straßenbahnlinien und zahlreiche Omnibusverbindungen) berechnete. Die Eröffnungskundgebung im Philip-Scheidemann-Haus am Abend des 4.5. bot eine wahrhafte Parade an prominenten Grußboten, wobei Namen wie der des hessischen Ministerpräsidenten Börner und der des Bundesbahn-Pressesprechers Haass auf der Rednerliste nicht fehlten. Umrahmt wurde der Abend musikalisch vom Chor der Henschel-Werke.

Der Freitag, der immer zwischen dem Himmelfahrtstag und dem darauffolgenden Wochenende stattfindenden BDEF-Tagung bietet jeweils eine bunte Palette verschiedener Veranstaltungen, die eigentlich jedem aus dem breiten Fächer unseres Steckenpferdes Bahn etwas bieten. Kassel machte da keine Ausnahme und man konnte u.a. zwischen Besuchen bei den Henschel-Werken, dem DB-Ausbesserungswerk, dem Braunkohlentagebau Borken und zwei ausgedehnten Straßenbahnrundfahrten wählen, um nur einige der Freitagsveranstaltungen zu nennen. Kurz - man hatte mal wieder die Qual der Wahl, doch was man auch mitmachte, man kam überall auf seine Kosten; denn auch hier merkte man beste Organisation. In dem für die Ausbesserung von Schienenbussen, Dieseltriebwagen der Baureihen 624, 627, 628, Turmtriebwagen und Lokomotiven der BR 260 zuständigen AW Kassel wurden kleine Gruppen von vier bis sechs Personen individuell von den DB-Bediensteten betreut und die beiden großen Straßenbahnrundfahrten boten so interessante Fahrzeuge wie den seinerzeit ersten KVG-Gelenk-Tw 260 (Bj. 1955), daneben auch die Besichtigung der Betriebshöfe Wilhelmshöhe und Niederrzwehren.

Einer der besonderen Höhepunkte des Bundesverbandstages 1978 war zweifellos die "Große Rundfahrt" am Samstag, die sich im Sonderzug Herkules-Express über einen Rundkurs von 309 km bewegte. Zur Beförderung des aus fünf Silberlingen (Heimatbhf. Frankfurt/M. Ost) und einem Gesellschaftswagen (Heimatbhf. Kassel) gebildeten Sonderzuges hatte man extra die dieselelektrische Henschel-BBC-Versuchslokomotive 202 003 (DE 2500) von ihrem Heimat-Stützpunkt Mannheim nach Kassel gebracht und im Schlepp dieser wegen ihres Anstriches auch als "Roter Ochse" bezeichneten Maschine begab man sich am 6.5. um kurz nach acht Uhr in Kassel Hbf auf die Reise.

Beginn der "Großen Rundfahrt":
Sonderzug Herkules-Express mit
202 003 am Morgen des 6.5.1978
in Kassel Hbf.



Foto: Michael Hecht

Auf der Hauptstrecke Kassel-Giessen-Frankfurt/M. ging es zunächst bis Treysa, wo die 202 an das andere Zugende umgesetzt wurde. Bei leider regnerischem Wetter wurde es nun etwas beschaulicher, da der Herkules-Express auf die eingleisige Nebenbahn Treysa - Malsfeld übergewechselt war. Diese Verbindung war ursprünglich ein Bestand-

teil der alten "Kanonenbahn" Berlin-Blankenheim-Leinefelde-Eschwege-Malsfeld-Treysa-Lollar-Wetzlar-Niederlahnstein-Koblenz-Trier-Perl-Metz. Diese rund 800 km lange Verbindung erhielt ihren Namen vom Volksmund, da sie nach Fertigstellung (sie entstand teils aus bestehenden, teils aus neu erbauten Strecken) im Jahre 1880 die schnellste und direkteste Verbindung zwischen den zahlreichen Garnisonen im Berliner Raum und dem damaligen neuen Reichsland Elsaß-Lothringen darstellte. Insbesondere im 1. Weltkrieg spielte die "Kanonenbahn" Berlin-Metz als Transportweg eine wichtige Rolle. Danach wurde sie bedeutungslos und etliche ihrer Teilstrecken haben heute nur noch lokalen Charakter.

In Oberbeisheim, kurz vor Malsfeld, legte der Sonderzug seinen ersten Fotostopp ein, wobei eine Scheinanfahrt aus einem benachbarten Tunnel heraus in den Bahnhof durchgeführt wurde. Da die universell verwendbaren 202 sehr leicht sind, kann man diese starken Lokomotiven auch auf Nebenbahnen einsetzen. Über die von Reisezügen äußerst selten benutzte Verbindungskurve von der Kanonenbahn hinunter zur elektrifizierten Strecke Kassel-Bebra erreichte 202 003 mit ihrem Herkules-Express wieder Hauptbahngleis und zügig ging es unter dem Fahrdrabt zunächst bis Bebra und von dort auf der Nord-Süd-Strecke weiter nach Bad Hersfeld.

Hier erwartete den Herkules-Express im Bahnhofsvorfeld bereits die 4000-PS-Super-Lok Nr. 30 der Hersfelder Kreisbahn/HKB (ehem. 232 001 bzw. V 320 001; stärkste dieselhydraulische Lok Deutschlands). Sie setzte sich an das andere Ende des Zuges und brachte ihn anschließend in den Hersfelder Bahnhof der HKB hinüber, um von hier aus mit ihm die Fahrt über die landschaftlich reizvolle Strecke der Hersfelder Kreisbahn bis zu deren Betriebsmittelpunkt Schenklengsfeld anzutreten. An dieser Fahrt durfte aber auch 202 003 teilnehmen, denn sie blieb "tot" hinten am Zug. In Schenklengsfeld, wo sich auch das HKB-Betriebswerk befindet, wurde Mittagspause eingelegt, wobei das DRK mit Feldküchenverpflegung dem Hunger der Teilnehmer zu Leibe rückte. Hier war auch eine ausgiebige Besichtigung der interessanten Henschel-BBC-Dieselelektrolok 202 003 möglich. Als wenig später 202 003 und HKB-Lok 30 die Zugenden tauschten, konnte man die beiden Diesellok-Giganten sogar nebeneinander bewundern, was das ungewöhnliche Treffen dieser beiden Maschinen (beide bei Henschel in Kassel gebaut) noch unterstrich.

Lok 30 war nach einem Unfall Anfang des Jahres bei Thyssen-Henschel so hergerichtet worden, daß sie pünktlich am 6.5. wieder bereitstand. Auch ein Blick auf die anderen Triebfahrzeuge der Hersfelder Kreisbahn konnte bei dem BDEF-Besuch in Schenklengsfeld geworfen werden. Dabei fehlte jedoch die ehemalige Bundesbahn-Diesellok 280 010 (jetzt HKB-Lok 31), die wegen einer größeren Reparatur im DB-Ausbesserungswerk Nürnberg weilte.

Gegen 13.30 Uhr zog Lok 30 den Herkules-Express wieder zurück nach Bad Hersfeld, wo die 30 den Sonderzug verließ und die ebenfalls auf der Rücktour am Ende mitgeschleppte 202 wieder aktiv wurde (vgl. Bild auf Seite 1).

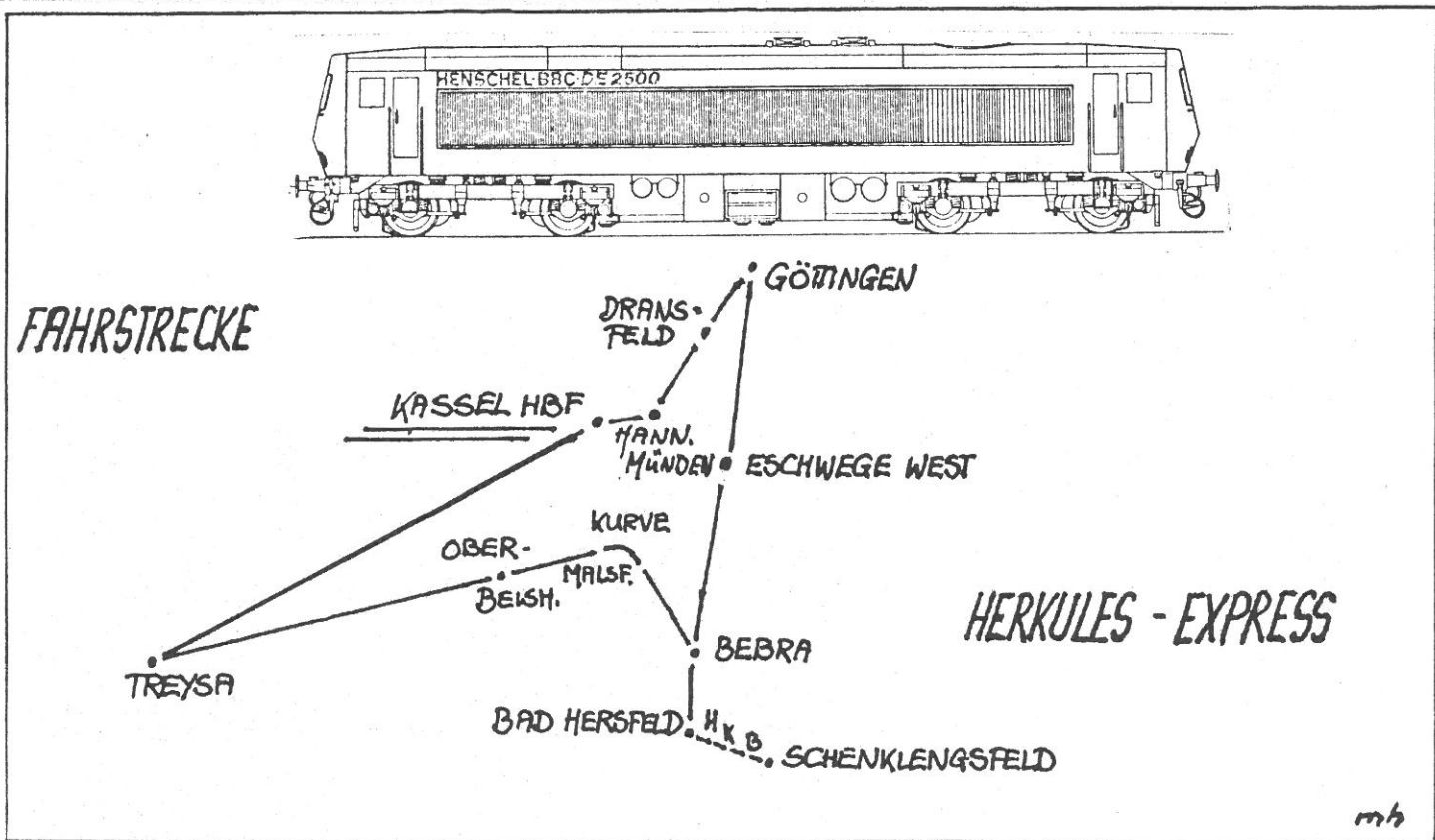
Und noch einmal Seite an Seite: HKB-Lok 30 und Dieselelektrolok 202 003 beim Tausch der Zugenden am 6.5.1978 im Bahnhof Schenklengsfeld der Hersfelder Kreisbahn.



Foto: Michael Hecht

Nun ging es ein gutes Stück über die Süd-Nord-Rollbahn Frankfurt/M.-Fulda-Hannover in Richtung Norden, und zwar von Bad Hersfeld über Bebra-Eschwege West-Eichenberg bis Göttingen, wobei unterwegs in Eschwege West ein weiterer Fotohalt stattfand. In Göttingen mußte 202 003 wieder an das andere Ende - Zeit genug für eine folkloristische Einlage auf dem Bahnsteig; organisiert von den Eisenbahnfreunden Göttingen.

Im Anschluß an diesen Göttingen-Aufenthalt befuhr der Herkules-Express die Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden, über die bis zum Anschluß Kassels an das elektrische Netz im Jahre 1964 auch etliche Schnellzüge rollten. Vor und im Krieg nutzte das AW Kassel die Strecke auch für Probefahrten der ihm seinerzeit zur Erhaltung unterstellten Dampftriebwagen, womit wahrscheinlich auch der ehem. LBE-Dampftriebwagen nach Übergang auf die Reichsbahn hin und wieder Gast auf dieser Strecke war. Seit Elektrifizierung der Verbindung Eichenberg-Kassel wird der gesamte Fernzugverkehr Hannover-Kassel über Eichenberg geführt und die teilweise zweigleisige Strecke Göttingen-Dransfeld-Hann. Münden dient seither nur noch wenigen Nahverkehrszügen, die heute von 212 des Bw Göttingen gefahren werden. Mit 202 003 kam mal nach längerer Zeit wieder eine Schnellzuglok auf diese ehem. Fernbahnstrecke und ließ für einen Moment vielleicht beim einen oder anderen Erinnerungen an die Zeiten wach werden, als in dieser herrlichen Landschaft zwischen Solling und Reinhardtswald noch 01er, 01.10er, 03er usw. anzutreffen waren - zum letzten Mal übrigens am 17.3.1973 in Form eines Sonderzuges der Eisenbahnfreunde Hannover mit 012 063. Nun nach fünf Jahren rollte wieder ein Fernzug durch das Waldgebiet zwischen Göttingen und Hann. Münden und mit zwei Fotohalten in Dransfeld und Volkmarshausen wurde diese Tatsache dokumentiert. In Hann. Münden erreichte der Herkules-Express wieder die heutige Hauptstrecke Göttingen-Kassel und verließ wenig später wieder die südlichen Gefilde des "Hannöverschen", um im benachbarten Kassel, seinem Ausgangspunkt, zu enden. Die ausgezeichnet gestalteten Zuglaufschilder (an jedem Wagen vier) wurden an die Besitzer verteilt, die sie im Laufe der Fahrt erworben hatten. 202 003 verließ gegen 18 Uhr mit vier leeren Silberlingen wieder Kassel, um die Heimfahrt ins 289 km entfernte Mannheim anzutreten.



Der "Herkules-Express" mit Dieselelektrolokom 202 003 am Morgen des 6.5. im Bahnhof Treysa.



Der ebenfalls am 6.5. im Philip-Scheidemann-Haus stattfindende Abschlußabend brachte neben einigen Darbietungen des Tanz- und Kunstradspportes vor allem auch die Ergebnisse der BDEF-Delegiertenversammlung vom Vortag. Wichtigster Punkt dieser Versammlung war die Neuwahl des Vorstandes, der sich nun aus den folgenden Herren zusammensetzt:

Vorsitzender = Dieter Scholz (Nürnberg), Stellvertretende Vorsitzende = Kurt H. Erat (Karlsruhe) und Hans Feldmeier (Kiel), Geschäftsführer = Wolfgang Schacht (Hannover), Schatzmeister = Arthur Reuber (Bergisch Gladbach), Referenten = Hans-Jürgen Meisner (Göttingen) und Rudolf März (Nürnberg).

Auf der gleichen Versammlung beschlossen die Delegierten einstimmig, daß der 23. Bundesverbandstag vom 15. bis 18. Mai 1980 in Lübeck stattfindet, wobei der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. Ausrichter sein wird! Die BDEF-Tagung 1979 findet wie bereits im vergangenen Jahr beschlossen in Freiburg/Breisgau statt.

Der 21. Bundesverbandstag klang mit einer Sonderfahrt auf der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KN) aus. Zum Einsatz kamen der "Hessencourrier" und KN-Diesellok V 166; hier während eines Fotohaltes.

Fotos: Michael Hecht



Der Sonntag sah als allerletzten Programmpunkt der 21. BDEF-Tagung eine Vormittags-Exkursion auf der privaten Kassel-Naumburger Eisenbahn vor. Zum Einsatz kam bei dieser Sonderfahrt der historische "Hessencourrier", eine aus alten Plattformwagen bestehende Wagengarnitur, die von Kasseler Eisenbahnfreunden seit 1971 zusammengetragen wurde und seither liebevoll von ihnen gepflegt wird. Ursprünglich wurde diese Kette alter Wagen, die auch ein Fahrzeug der Bauart Langenschwalbach enthält, vom Verein "Eisenbahnfreunde Kassel e. V." (EFK) betrieben. Seit vorigem Jahr gibt es nun den eigenen "Verein Hessencourrier" (VHC), dem allerdings ausschließl. Mitglieder der EFK angehören. Neben einigen Fahrten auf DB-Strecken im Raum Kassel sowie auch zu weiter entfernten Zielen kam der "Hessencourrier" vor

allem schon viele Male auf der "Hausbahn" der Kasseler Eisenbahnfreunde, der Kleinbahn Kassel-Naumburg (KN) zum Einsatz. Die eingleisige, regelspurige Strecke, die in Kassel-Wilhelmshöhe ihren Ausgangspunkt hat, wurde vollständig bis Naumburg (Bez. Kassel) am 30.4.1904 eröffnet. Aufschwung auf der 33,4 km langen und landschaftlich reizvollen Strecke brachte vor allen Dingen ab 1936/38 der Bau und später der Betrieb der Henschel-Flugmotorenwerke in Altenbauna vor den Toren Kassels. In die Hallen dieser Fabrik zog nach dem Kriege das Volkswagenwerk und machte 1958 daraus ein Zweigwerk; heute der wichtigste Kunde der Kleinbahn Kassel-Naumburg, der zumindest im Abschnitt Kassel-Altenbauna das Fortbestehen der KN sichern wird. Der bedeutend längere Abschnitt Altenbauna-Naumburg weist dagegen keine überragenden Transportleistg. auf und wird womöglich eines Tages ganz stillgelegt. Der Personenverkehr, zuletzt nur noch mit einem 1956 bei Henschel beschafften Dieseltriebwagen (dem einzigen Dieseltriebwagen, den d. Henschel-Werke jemals bauten) abgewickelt, wurde am 4.10.1977 eingestellt und völlig auf Busse verlagert, wie schon vorher teilweise geschehen. Seither ist die KN eine reine Güterbahn, mit Ausnahme des "Hessencourriers", der durch seine Sonderfahrten wenigstens gelegentlich Reisezugverkehr auf die Strecke Kassel-Naumburg bringt. Da die KN selbst ihre letzten Dampflokomotiven im März 1970 ausmusterte (eine steht als Denkmal in Naumburg), mußte der "Hessencourrier" bislang auch immer von einer der KN-Diesellokomotiven gezogen werden. Davon besitzt die Bahn die folgenden drei Maschinen (alle dieselhydraulisch):

Betr.-Nr.	Achsfolge	Leistung	Bj.	Hersteller	Fabr.-Nr.	Bem.
V 126	D	1200 PS	1962	Henschel	30 332	
V 166	C'C'	2 x 800 PS	1959	Klöckner-Humboldt-Deutz	56 955	1)
V 167	C'C'	2 x 800 PS	1965	Klöckner-Humboldt-Deutz	57 877	2)

1) KN-Lok V 166 = Geliefert als V 82 an die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn, von dort 1969 als Leihlok zu den Hoesch-Werken, 1970 leihweise zur Kleinbahn Kassel-Naumburg, 1971 von KN gekauft, jetziger Farbanstrich: orange.

2) KN-Lok V 167 = Geliefert als D 20 an die Dortmunder Hafenbahn, 1977 von KN gekauft, jetziger Farbanstrich: dunkelgrün.

In diesem Jahr noch dürfte der VHC eine eigene Dampflok erhalten; aber am 7.5. schmückte den "Hessencourrier" als Zugpferd noch eine der wuchtigen Deutz-Diesellokomotiven der KN, die V 166. Sie zog den Sonderzug auf der KN anl. des Bundesverbandstages von Kassel-Wilhelmshöhe (KN-Bahnsteig) nach Naumburg, wobei es unterwegs noch zwei gelungene Fotohalte gab. Im Buffetwagen war für ein zweites bzw. wer es im Hotel noch nicht bekommen hatte, für ein erstes Frühstück gut gesorgt und für die musikalische Untermalung sorgte hier eine Zweimann-Kapelle. Das Gepäck der meisten gleich im Anschluß an diese Fahrt wieder heimwärts fahrenden Teilnehmer war von den in historischen Uniformen erschienenen VHC-Mitgliedern sicher im Packwagen verstaut und so bot auch diese letzte Veranstaltung des Bundesverbandstages 1978 ein sehr positives Bild. Dieses gilt für die gesamte BDEF-Tagung 1978, die im übrigen die zweite an diesem Ort war. Bereits 1963 war Kassel Austragungsort der Bundesverbandstagung und ist damit nun die bislang einzige Stadt, die sich rühmen kann, diesen Kongreß der Eisenbahnfreunde schon zum zweiten Mal zu Gast gehabt zu haben.

Damals, vor fünfzehn Jahren lag das Schwerpunkt-Programm natürlich bei der seinerzeit noch allgegenwärtigen Dampflok; 1978 haben die Kasseler Eisenbahnfreunde insbesondere mit ihrem Programm und ihrer Organisation bewiesen, daß auch ein BDEF-Tag in unserer heutigen "dampflosen" Zeit schön sein kann. Auf Wiedersehen in Freiburg, auf Wiedersehen in Lübeck ...

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Diesellokomotiven

Der Freund der Dieseltraktion wird mit Freude die Nachricht vernehmen, daß die Deutsche Bundesbahn nach einigen ausgesuchten Elektrolokomotiven (vgl. Ausgabe Nr. 017 + 019) nun auch verschiedene Diesellokomotiven und Dieseltriebwagen ihres Bestandes zur Erhaltung für die Nachwelt bestimmt hat.

Nach Ausmusterung werden bei diesen V-Triebfahrzeugen die korrosionsgefährdeten Teile konserviert und wie bereits die E-Lokomotiven werden auch diese Lokomotiven und Triebwagen vor Witterungseinflüssen und unbefugtem Zugriff geschützt abgestellt. Zunächst sind zur Aufbewahrung je eine Diesellok der Baureihe 211, 216 (Serie), 220, 221, 236, 270 und 280 sowie je ein VT der Baureihe 601 oder 602 (nur Triebkopf), 612 oder 613 (nur Triebkopf), 795 mit 995 u. 798 mit Steuerwg. 998 vorgesehen. Darüber hinaus auch Kleinlokomotiven der Baureihen 311, 322 und 332. Hinzu kommt evtl. auch die kürzlich ausgemusterte 219 001 - die seinerzeit erste DB-Diesellok mit Gasturbine (vgl. Ausgabe Nr. 021). Bei der Maschine wurde zwar schon vor längerer Zeit die Gasturbine entfernt, jedoch läßt sich diese für die musealen Zwecke wieder einbauen.

Wachablösung: Die 218 haben in Lübeck zum Fahrplanwechsel alle Plandienste der 221 übernommen u. unsere "221-Elche" werden bis zum Herbst alle nach Gelsenk.-Bismarck abgegeben. Wachablösung auch am 3.6.78 vor Sonderzug Hildesheim-Kopenhagen. 221 132 hat ihn von Lüneburg bis Lübeck Hbf gefahren und ihn dort der 218 339 überlassen. Diese wird ihn weiter nach Puttgarden bringen, während 221 132 über Gleis 3 des Lübecker Hbf ins nahe Bw einrückt.

Foto: Michael Hecht



Der Fahrplanwechsel am 28. Mai 1978 brachte dem Lübecker Hauptbahnhof erhebliche Veränderungen hinsichtlich des Triebfahrzeugeinsatzes. Der schon lange vorausgesehene große Wechsel der Lokomotivbaureihen vor den schweren Schnell- und Güterzügen der Vogelfluglinie wurde nun Wirklichkeit und ließ mit Planwechsel die 221 vor diesen Zügen über Nacht fast völlig verschwinden. Seit 28.5. werden alle Züge des hochwertigen Reise- und Güterverkehrs mit Lokomotiven der Baureihe 218 bespannt. Da von den dem Bahnbetriebswerk Lübeck zugeteilten Neuanlieferungen bis zum Fahrplanwechsel nur drei Maschinen (218 427, 456 und 485) fabrikneu in Lübeck eingetroffen sind und an älteren 218 nur die vom Bw Hmb-Altona nach Lübeck umgesetzten Maschinen 218 195-197 u. 218 323-339 vorhanden sind, hat man sich 218 von anderen Bahnbetriebswerken ausgeliehen. Diese kamen von den Bw Braunschweig und Hamburg-Altona. Im einzelnen handelt es sich um folgende Lokomotiven: 218 242 + 244 (Bw Braunschweig) und 218 256 - 259 (Bw Hmb-Altona); alle Maschinen rot. Außerdem haben 218 des Bw Flensburg verschiedene Zugleistungen im Raum Lübeck und auf der Vogelfluglinie erhalten. Bis zum 25.6. kamen zum Bw Lübeck noch aus Neulieferungen die Lokomotiven 218 428, 457 und 486. Die Abnahmedaten aller neuen 218 entnehmen Sie bitte den V-Lok-Einzelmeldungen, die diesem Überblick folgen. Die frisch gelieferten, die älteren vorhandenen, die geliehenen 218 im Bw Lübeck bestreiten nun zusammen mit einigen Flensburger 218 momentan den gesamten Zugverkehr der Vogelfluglinie einschl. der Schnellgüterzüge Hmb-Eidelstedt-Neumünster-Puttgarden, den gesamten Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg/Bad Oldesloe, einen

Teil des Eilzugverkehrs Hamburg-Lübeck mit Wendezügen, verschiedene Nahverkehrszugfahrten Lübeck - Travemünde oder Neustadt/H. bzw. umgekehrt und ziehen auch einige Eilzüge der Strecke Lüneburg-Lübeck-Kiel. Die Schnellzüge der Vogelfluglinie und ebenso einige Güterzüge von und nach Puttgarden werden teilweise von 218 in Doppeltraktion geführt, was auch für den E 3010 (Hamburg-Puttgarden) bzw. E 3075 (Puttgarden-Hamburg) und den nun wieder verkehrenden Fehmarn-Express (Köln-Burg/F.-Köln) gilt. Dabei werden die 218 in Vielfachsteuerung von einem Lokführer gefahren.

Anders als in Kempten und Villingen, wo die dortigen 221 nur schrittweise aus d. Plandiensten je nach Anlieferungen, Umsetzungen oder Freisetzungen von 218 genommen wurden (in Villingen wurden die letzten 221 durch die Elektrifizierung arbeitslos), verloren die Lübecker 221 ihr festes Aufgabengebiet von heute auf morgen völlig. Zum Planwechsel gab das Bw Lübeck bereits seine Maschinen 221 109 - 113 an das Bw Gelsenkirchen-Bismarck ab. Die fünf Maschinen verließen ihre bisherige Heimat am 25.5. (DO) gemeinsam als Lok-Überführungszug. Die verbliebenen siebzehn 221 (114 - 120, 128 - 135, 146 und 147; davon 115, 146 u. 147 beige-türkis) büßten mit dem Wechsel auf den Sommerfahrplan am 28.5. sämtliche festen Dienste ein !!! Sie werden seither nur noch zu Sonderzugleistungen (vgl. hierzu Rubrik "Sonderzüge in Lübeck Hbf" in dieser Ausgabe) sowie zur Beförderung von Güterzügen und Militärtransporten herangezogen. Darüber hinaus dienen sie als Reserve für 218-Ausfälle. So wurde beispielsweise das Zugpaar D 438 (Stralsund-Hamburg) und D 439 (Hamburg-Stralsund) in den ersten Tagen des neuen Fahrplans noch öfter über die Strecke Lübeck-Hamburg mit 221 befördert, immer war es übrigens 221 146. Der N 4126 (Lübeck-Kiel, ab Lübeck Hbf 13.31 Uhr), nun auch ein regelmäßiger 218-Zug, wurde am 6.6. (DI) ebenfalls von einer 221 (genaue Nr. leider nicht bekannt) gezogen.

Auch der nur im Sommerfahrplan verkehrende E 2470 (Lüneburg-Lübeck mit Kurswg. Basel-Kopenhagen) wurde schon mit 221 gesehen (4.6./SO = 221 130). Diese Leistungen können allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich die 221-Ära in Lübeck, die 1963 mit Eröffnung der Vogelfluglinie begann, mit Riesenschritten ihrem Ende nähert. Zum Winterfahrplan 1978/79 (gültig ab 1.10.1978) werden alle Lübecker 221 nach Gelsenkirchen-Bismarck verschwinden und wir sind unsere "Elche" alle los

Den 220 hat der neue Fahrplan nicht so sehr tiefgreifende Änderungen gebracht. Sie fahren immer noch einen großen Teil der Wendezüge Hamburg-Lübeck sowie Hamburg-Travemünde oder Lübeck-Travemünde. Auch auf der Strecke Lüneburg-Lübeck-Kiel gehört die 220 weiterhin zum gewohnten Bild; hier fahren sie neuerdings auch das Zugpaar E 3163 (Kiel-Lüneburg, so Lübeck-Lüneburg, ab Lübeck Hbf 14.40 Uhr) und E 3180/82 (Lüneburg-Kiel m. Kurswg. Berlin-Kiel, ab Lübeck Hbf 18.24 Uhr), das wegen der neuen Kurswagen-Gruppe Berlin-Büchen-Kiel im E 3180/82 mit Planwechsel von Triebwagen der Reihe 612/613-912/913 auf eine lokbespannte Zuggarnitur umgestellt werden mußte. Auch die klassische Lübecker Langlaufleistung Kiel-Kreienstein-Kiel vor E 3231/E 3235 bzw. E 3234/E 3188 ist den hiesigen 220 geblieben. Der nur freitags und sonntags verkehrende E 3184 (Lüneburg-Kiel, ab Lübeck Hbf 21.32 Uhr) wird jetzt auch an Freitagen mit 220 gefahren (bislang nur an Sonntagen, freitags dagegen mit 218).

Zu den täglichen Gästen im Lübecker Hauptbahnhof gehören auch weiterhin die 220 des Bw Oldenburg in den Läufen E 2872 - E 3175 - E 3152 - E 2873 mo - fr; E 2872 - E 2873 sa/so; E 2872 - E 3655 - E 3152 - E 2873 so/mo.

Wie schon im vergangenen Sommerfahrplan wird die Nachtpause der Oldenburger 220 in Lübeck jetzt wieder mo - fr für eine Füll-Leistung ausgenutzt, indem diese Lok je einen Güterzug v. Lübeck Rbf n. Hamburg-Eidelstedt und zurück befördert.

Bei den 212 haben sich die Leistungen durch das erhöhte Zugangebot des Sommerfahrplanes wieder etwas erhöht. So kommen die Maschinen nun wieder mit Nahverkehrszügen bis Travemünde, wo sie sich im Winterfahrplan planmäßig überhaupt nicht blicken ließen. Verschiedene Eilzüge auf der Kiel-Lüneburger Strecke werden ebenfalls von 212 gefahren. Die einzige Lübecker 212-"Langlaufleistung" vor E 3159 ist im neuen Fahrplan wie immer wieder weggefallen, da der Zug nun lediglich zwischen Kiel und Lübeck (und nicht bis Lüneburg) mit Kurswagen Kiel-Köln für den Fehmarn-Express verkehrt. Längste Durchlaufleistung für 212 des Bw Lübeck ist nun an Werktagen die als N 4125 (Kiel-Lübeck, an Lübeck Hbf 15.18 Uhr) / N 4717 (Lübeck-Büchen, ab Lübeck Hbf 15.27 Uhr),

geführte Wendezug-Zweiwagen-Garnitur (n, nf), die durchgehend von einer 212 geschoben wird (130 km). Der "internationale Eilzug" E 2470 (Lüneburg-Lübeck mit Kurswagen Basel-Kopenhagen, an Lübeck Hbf 8.51 Uhr), der im Sommerfahrplan wie sein Gegenstück E 2471 (Lübeck-Lüneburg mit Kurswagen Kopenhagen-Basel, ab Lübeck Hbf 21.18 Uhr) auch wieder verkehrt, wird teilweise ebenfalls wieder mit 212 gefahren, z.B. am 3.6. (SA) mit 212 028. Allerdings wurden vor diesem Zug auch schon 218, 220 und 221 gesehen (4.6./SO = 221 130, 11.6./SO = 218 485).

Wie es im Lübecker Hauptbahnhof nun in Hinsicht auf die Lokomotiv-Bespannung aussieht, mag die folgende Zusammenstellung einiger beobachteter Züge am ersten Tag des neuen Fahrplanes, d. 28.5. (SO), verdeutlichen:

Zug-Nr.	Zuglauf	Ankunft/Abfahrt	Tfz.
D 1430	Rostock-Köln	11.45	132 267 (Bw Schwerin)
D 1430	Rostock-Köln	11.55	218 242 (Bw Braunschweig)
E 2873	Flensburg-Kreienzen	11.47/12.04	220 058 (Bw Oldenburg)
E 2338	Lüneburg-Kiel mit Kw.Berlin-Kiel/Neustadt)	12.04/12.12	218 338 (Bw Lübeck)
D 490	Wien-Kopenhagen	12.07/12.09	218 324 (Bw Lübeck)
N 5118	Lübeck-Neustadt/H. mit Kw.Berlin-Neustadt	12.16	212 259 (Bw Lübeck)
N 5164	Lübeck-Travemünde Str.	12.19	212 029 (Bw Lübeck)
E 2872	Kassel-Flensburg	14.37/14.40	220 078 (Bw Oldenburg)
E 3163	Lübeck-Lüneburg	14.40	220 047 (Bw Lübeck)
E 3047	Lübeck-Hamburg	14.42	220 015/220 022 (beide Bw Lübeck)
D 231	Hoek v. Holland- Kopenhagen (Holland-Skandinavien-Express)	15.12/15.15	218 330 (Bw Lübeck)
D/E 1841	Köln-Burg/F (mit Kw Köln-Kiel)	15.16/15.24	218 258 (Bw Hmb-Altona)/218 332 (Bw Lübeck)
N 4125	Kiel-Lübeck	15.18	218 185 (Bw Flensburg)
E 3044	Hamburg-Travem.Str.	15.21/15.26	220 023 (Bw Lübeck)
E 3053	Travemünde-Hamburg	15.15/15.30	220 039 (Bw Lübeck)
E 3176	Lübeck-Kiel (mit Kw Köln-Kiel)	15.46	218 185 (Bw Flensburg)
E 3167	Kiel-Lübeck	15.52	220 049 (Bw Lübeck)
D 1431	Köln-Rostock	15.53	221 120 (Bw Lübeck) !!!
D 1431	Köln-Rostock	16.01	132 267 (Bw Schwerin)
N 5176	Lübeck-Travemünde	16.03	218 244 (Bw Braunschweig)
IC 135	Stuttgart-Kopenh.	16.07/16.08	218 256 (Bw Hmb-Altona)
D 27154	Sonderzug Travem.-Lübeck (-Oberhausen)	16.01	221 117 (Bw Lübeck) !!!
D 28154	Sonderzug Oldenburg/H.- Oberhausen mit Kw.v. Travemünde	16.15/16.30	221 131 (Bw Lübeck) !!!
E 3050	Hamburg-Lübeck-Kiel	16.17/16.19	218 325 (Bw Lübeck)
N 5128	Lübeck-Neustadt/H.	16.32	212 260 (Bw Lübeck)
N 5178	Lübeck-Travemünde	16.35	220 023 (Bw Lübeck)
E 3061	Travemünde-Hamburg	16.36/16.39	218 323 (Bw Lübeck)
N 5127	Neustadt/H.-Lübeck m.Kw.Neustadt-Berlin	17.06	212 029 (Bw Lübeck)
E 2339	Kiel-Lüneburg m.Kw. Kiel/Neustadt-Berlin	17.09/17.16	218 102 (Bw Flensburg)
N 5180	Lübeck-Travemünde	17.14	220 036 (Bw Lübeck)
N 4134	Lübeck-Ascheberg	17.46	212 268 (Bw Lübeck)
E 3124	Lübeck-Oldenburg/H.	17.52	212 029 (Bw Lübeck)
D 491	Kopenhagen-Wien	17.59/18.01	218 339 (Bw Lübeck)/218 337 (Bw Lübeck)
E 3182	Lüneburg-Kiel m.Kw.Berlin-Kiel	18.12/18.24	220 047 (Bw Lübeck)
D 398	Hamburg-Kopenhagen	18.19/18.21	218 334 (Bw Lübeck)/218 121 (Bw Flensbg.)

Mit dem neuen Fahrplan verlor Lübeck Hbf auch seinen einzigen TEE-Zug. Der TEE 34/TEE 35 MERKUR (Kopenhagen-Köln-Stuttgart u. umgekehrt) wurde am 28.5. in den neuen IC 134/IC 135 bei Beibehaltung des alten Namens und derselben Strecke umgewandelt. So fuhr am 27.5. vier Jahre nach seiner Einführung der MERKUR zum letzten Mal als Trans Europ Express. In Richtung Stuttgart bereits mit 218; 218 332 (Bw Lübeck). Der allerletzte TEE im Lübecker Hauptbahnhof, TEE 35 nach Kopenhagen kam am 27.5. aber noch klassisch mit 221. Es war die beige-türkise 221 115. Mit den 221 trat nun auch der TEE ab. Das neue Zugpaar IC 134/135, das auch die 2. Klasse führt, wird selbstverständlich mit 218 gefahren; in Doppeltraktion übrigens. Am ersten Verkehrstag, 28.5., wurde IC 134 vom Gespann 218 326 (Bw Lübeck) / 218 256 (Bw Hamburg-Altona) nach Hamburg gebracht, während Gegenzug IC 135 ausnahmsweise nur mit 218 256 alleine zurückfuhr. Beim Wagenmaterial dieses einzigen internationalen, grenzüberschreitenden IC-Zuges kommen modernste Fahrzeuge zum Einsatz; insbesondere was den 1.-Klasse-Teil betrifft. Der TEE enthielt wegen seiner Führung durch 221 im Abschnitt Puttgarden-Hamburg-Puttgarden ältere TEE-Wagen mit Dampfheizung.

Bereits in den letzten Tagen des alten Fahrplanes wurde TEE MERKUR mitunter von einer der neuen 218 des Bw Lübeck befördert. Hier holt 218 427 den TEE 34 in Puttgarden aus dem DSB-Fährschiff "Danmark".



Foto: Reiner Schönig

Am 30.3. (DO) explodierte bei der 210 003 (Bw Kempten) zwischen Ulm und Kempten vor einem Schnellzug die Gasturbine. Da diese Turbine erst kurz zuvor eine Hauptuntersuchung erhalten hatte, war dieser Zwischenfall für die verantwortlichen Personen ein Rätsel. Man entschloß sich dann sofort, eine einstweilige Verfügung zu erlassen, wonach bei keiner der acht 210-Lokomotiven die Gasturbine eingeschaltet werden darf. Da der BR 210 auf der Strecke München-Kempten-Lindau die Beförderung teilweise recht schwerer Schnellzüge obliegt, wird seit dem 31.3. mit Doppeltraktion gefahren. Diese Doppeltraktionen setzen sich meistens aus einer 210 und einer 218 zusammen, gelegentlich auch aus 210+210 sowie 218+218.

212 001 (Bw Münster) war "Filmstar" im Dokumentarfilm "Personenzug 7084 - Abfahrt 16.04 - Münster". Dieser am 11.6. (SO) ausgestrahlte Streifen befaßte sich mit der Situation der Bundesbahn und demonstrierte DB-Probleme unter anderem an Hand der Fahrt eines Nahverkehrszuges von Münster/W. nach Gronau/W.; der eben von 212 001 gezogen wurde (vgl. hierzu auch Ausg. Nr. 022).

Die n/nf-Wagengarnitur von N 4125 / N 4717 (Kiel-Lübeck / Lübeck-Büchen) wurde am 3.6. (SA) durchgehend von Kiel bis Büchen von dem 212-Doppelgespann 212 260 / 032 geschoben. Zwei Wagen, zwei Lokomotiven ...

Am 10.6. (SA) kam N 4125 mit 212 043 in Lübeck Hbf an. Diese Lok mußte wegen eines Defektes gegen 212 245 ausgetauscht werden, mit der die n/nf-Einheit als N 4717 d. Fahrt nach Büchen etwas verspätet fortsetzte. Einen Tag zuvor, am 9.6. (FR), wurde der N 4134 (Lübeck-Ascheberg) ebenfalls außerplanmäßig von einer 212-Doppeltraktion (212 027 / 043) befördert.

Der sonst von 220 geführte E 3180 (Lüneburg-Kiel mit Kurswg. Berlin-Kiel) wurde am 8.6. (DO) von einer nicht näher identifizierten 212 gezogen.

Auch im gültigen Sommerfahrplan haben die drei nicht mit Wendezugeinrichtung bzw. Vielfachsteuerung versehenen 212 des Bw Lübeck (212 128, 129, 141) keine planmäßigen Reisezug- bzw. Fernfahrleistungen. Sie werden weiterhin für Kurzgüterzüge, Bauzüge, Übergabefahrten und Rangieraufgaben in Lübeck und seiner näheren Umgebung herangezogen. Am Wochenende ist das Trio jeweils im Bw Lübeck abgestellt. Alle drei Maschinen waren Ende Mai und Anfang Juni wechselweise und z.T. auch zusammen vor Bau- und Schotterzügen bei den Gleisbauarbeiten innerhalb der Bahnhöfe Bargteheide und Reinfeld/H. im Einsatz. Bei den Arbeiten in Bargteheide waren außerdem noch 260 354 (Bw Lübeck) und 291 040 (Bw Hamburg-Harburg) eingesetzt.

Am Wochenende sind die drei "Nicht-Wendenzug-212" des Bw Lübeck im Bereich ihres Heimat-Schuppens abgestellt; allerdings nicht jedes Mal wie hier am 15./16.4. alle drei zusammen: 212 129, 212 128 und rechts 212 141.
Foto: Michael Hecht



212 141 macht von allen Lübecker 212 den äußerlich **saubersten** Eindruck, da sie noch immer etwas von der gründlichen Wäsche, die ihr vor der Beförderung des VLV-Sonderzuges HOLSTENEXPRESS am 12.3. (vgl. Ausg. Nr. 022) zuteil wurde, profitiert. Nicht zuletzt deshalb wurde 212 141 auf Bitte des VLV unlängst wieder als Zugpferd für einen Eisenbahnfreunde-Sonderzug bereitgestellt. Am 17.6. (SA) zog die Lok den Museumszug des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V., Hamburg (VVM) von seinem Winterquartier Aumühle über Büchen und Lübeck nach Kiel. Mehr über diese Tour im Sonderzug-Abschnitt dieser Ausgabe. Damit hat sich 212 141 fast zu einer "Haus- und Hof-Lokomotive" für Eisenbahnfreunde-Sonderzüge im Raum Lübeck entwickelt.

Nach längerer Zeit ließ sich in Lübeck auch einmal wieder eine der ehemals hier und jetzt im Bw Hamburg-Altona beheimateten 212 sehen. Am Abend des 25.5. (DO) kam 212 144 um 18.56 Uhr solo von Hamburg her auf Gleis 6 des Lübecker Hauptbahnhofes an. Die Maschine rangierte sofort nach Abstellgleis 4a (Stumpfgleis unter der St.-Lorenz-Brücke vor Bahnsteig 2) und nahm dort drei abgestellte Liegewagen auf, die sie nach Bremsprobe von Gleis 4a nach Gleis 9 umsetzte. Es waren drei verschiedene Liegewagen: 1 Bcüm, Heimatbahnhof Frankfurt/M. Ost (mit Schürze) in beige-türkis, 1 Bcüm, Heimatbhf. Ffm Ost in blau und 1 Bcüm, Heimatbhf. Köln-Deutzerfeld in grün (!). Mit diesen drei leeren Wagen setzte sich 212 144 um 19.20 Uhr von Gleis 9 aus wieder Richtung Hamburg in Bewegung.

Die neuen 218 des Bw Lübeck sind von den älteren, im letzten Jahr von Hmb-Altona n. Lübeck umgesetzten 218 323 - 339 schon von weitem zu unterscheiden, da die Stirnfenster der neuen Maschinen blanke Metallrahmen besitzen, die der älteren Lokomotiven lediglich Gummieinfassungen. Sowohl 218 323 - 339 als auch die fabrikneuen 218 sind beige-türkis.

Die Abnahmedaten der neuen 218 sind:

218 427 = 18.5.78, 218 428 = 13.6.78, 218 456 = 22.5.78, 218 457 = 13.6.78,
218 485 = 8.5.78, 218 486 = 19.6.78.

220 006, erste "Serien-V 200" der DB, im Mai 1974 von Villingen ins Bw Lübeck umbeheimatet und dort seit einigen Monaten bereits am alten Ringlokschuppen abgestellt, wurde Anfang Mai d.J. aus Lübeck Richtung AW Nürnberg abtransportiert; vermutlich zur Zerlegung. Von ihrem längeren Standplatz am Ringschuppen wurde 220 006 in den ersten Maitagen in das eigentliche Bw-Gelände hinübergebracht und dort für den Transport hergerichtet. Dieser dürfte als Schleppfahrt getätigt worden sein.

Von den über Winter "eingemotteten" 220 des Bw Lübeck (vgl. die letzten Ausgaben) wurde als letzte 220 050 am 22./23.5. für den Fahrdienst hergerichtet und anschl. wieder in Betrieb genommen. Nach Abgang von 220 006, 008, 021, 024, 042 und 046 (006, 008, 042 ausgemustert - 021, 024, 046 für Bauzugeinsätze der Fa. Heitkamp in Saudi-Arabien tätig) beheimatet das Bw Lübeck noch 31 Maschinen dieser Baureihe (220 007, 009-020, 022, 023, 025, 026, 029, 030, 035, 036, 039, 040, 041, 043, 044, 045, 047-050).

Die einzige Schnellzugleistung für Lübecker 220 ist an Samstagen der D 1430 (Rostock-Köln), den eine der hiesigen 220 von Lübeck nach Hamburg bringt. Am 3.6. war es beispielsweise 220 025, eine Woche darauf 220 047. Die Züge waren von den DR-Lokomotiven 132 371 bzw. 132 538 von Rostock her nach Lübeck befördert worden.

Mehrere 220 mußten am Wochenende 3./4.6. (SA/SO) in Lübeck Hbf wegen Defekten getauscht werden. Am Morgen des 3.6. mußte am E 3231 (Kiel-Bad Harzburg mit Kw. Kiel-Kreiensen) zunächst die "Kiel-Kreiensen-Langlauf-220" getauscht werden, für die d. Langlauf damit schon in Lübeck zu Ende war: 220 049 löste 220 010 ab. Am Nachmittag wurde am E 3163 (Kiel-Lüneburg) 220 007 gegen 220 026 ausgewechselt. Am folgenden Tag mußte die Oldenburger 220 033 ihren Langlauf nach Kiel vor E 2872 (Kassel-Flensburg) bereits in Lübeck Hbf beenden. Dort wurde 220 033 vom Zug genommen, der seine Fahrt hinter der Lübecker 220 050 fortsetzte. Wenig später war gegen 15.30 Uhr auch Lokwechsel beim E 3044 (Hamburg-Travemünde): Die in der Mitte des Zuges laufende 220 018 verschwand, nachdem Kleinlok 333 040 die n-Wagen-Verstärkungseinheit hinter ihr ein Stück beiseite geschleppt hatte, ins nahe Bw. Von dort aus kam 220 010, um den Zug weiter nach Travemünde zu fahren. 220 010 war ja ihrerseits am Vortag am E 3231 abgelöst und zwischenzeitlich offensichtlich repariert worden.

Eine Parallelausfahrt aus Lübeck Hbf heraus gibt es zuweilen, wenn der E 3231 (Kiel-Bad Harzburg mit Kw. Kreiensen) Verspätung hat (planmäßige Abfahrt 8.51 Uhr, Gl. 8). Der auf dem Nachbargleis 9 stehende E 3021 nach Hamburg (planm. Abfahrt 8.49 Uhr) wartet jeweils den Anschluß ab. Beide Züge verlassen dann auf Gleis 8 (E 3231) bzw. 9 (E 3021) gemeinsam Lübeck Hbf und liefern sich bis zu den Kanalbrücken (wo sich Lüneburger und Hamburger Strecke endgültig trennen) eine Parallelausfahrt. Das geschah unter anderem auch am 11.6. (SO), als 220 018 vor E 3021 und 220 019 vor E 3231 Seite an Seite mit ihren Zügen Lübeck verließen.

Die sonst bis Kreiensen durchlaufende 220 des Bw Oldenburg vor E 2873 (Flensburg-Kreiensen) wurde am 17.6. (SA) schon in Lüneburg vom Zug genommen und sofort vor Gegenzug E 2872 (Kassel-Flensburg) gespannt, um mit ihm nach Kiel zurückzufahren. Der Grund hierfür könnte die Tatsache gewesen sein, daß der E 2872 am 17.6. außerplanmäßig von Braunschweig her mit einer 216 des dortigen Bw's kam. Diese dürfen vor E 2872 nicht nördlich von Lüneburg zum Einsatz kommen, da Lokführer des Bw Lübeck nicht mehr auf den 216 ausgebildet sind. Lübecker Lokführer fahren ja auf den Oldenburger 220 vor E 2872 ab Lüneburg und umgekehrt vor E 2873 bis Lüneburg. 220 057 (Bw Oldenburg), die am 19.9.1977 vor E 2872 in Dalldorf (zwischen Lauenburg und Büchen) schwere Brandschäden erlitt und am 24.11.1977 daraufhin die Z-Stellung erfuhr (vgl. Ausgabe Nr. 017 und Ausgabe Nr. 021), wurde am 30.3.1978 ausgemustert. Diese 220 dürfte nun verschrottet werden.

Wegen schwerer Schäden wurde 220 057 (Bw Oldenburg) am 30.3.1978 ausgemustert. Auf dem nebenstehenden Bild hat 220 057 am 25.7.1976 mit E 2873 (Flensburg-Kreiensen) Aufenthalt in Lübeck Hbf. Es war die Zeit, als dieser Zug wegen Sperrung der Strecke Büchen-Lüneburg (Dammbruch Elbe-Seitenkanal) über Hamburg umgeleitet werden mußte.
Foto: Michael Hecht



Durch Einbuße aller Plandienste haben sich die 221 des Bw Lübeck zu einer Art "Mädchen für Alles" entwickelt, da man sie weitgehend zu Gelegenheitsdiensten heranzieht, die unter anderem folgendermaßen aussehen:

Am 6.6. (DI) fuhr eine 221 vor N 4126 für eine ausgefallene 218 von Lübeck nach Kiel. Eine andere 221 beförderte am 13.6. (DI) statt der üblichen 212 den Übergabegüterzug von Eutin nach Lütjenburg und zurück (genaue Loknummern leider nicht bekannt). Zwei Tage zuvor, am 11.6. (SO), mußten die stark (ca. 90 Minuten) verspäteten Kurswagen Berlin-Kiel des E 2338 als eigener Zug von Büchen nach Kiel gefahren werden. 221 114 besorgte diese außerplanmäßige Zugleistung.

221 129 setzte sich am 30.5. (DI) als Vorspann in Lübeck Hbf vor die den E 2873 befördernde 220 058 des Bw Oldenburg und fuhr vor diesem Zug bis Büchen oder Lüneburg mit. Im übrigen fahren die 221 etliche Güterzüge zwischen Hamburg und Büchen und um den 20.6. herum waren viele von ihnen vor den z.Zt. wieder sehr lebhaften Getreidetransporten Richtung DDR im Einsatz. Der sonst auch schon von 218 geführte Kohlenwagen-Leerzug Lübeck-Herrenwyk - Ruhrgebiet wurde am 3.6. (SA) von 221 116 nach Hamburg Nord gebracht. Auch Militärzüge im Raum Lübeck werden hauptsächlich von 221 gezogen. Darüber hinaus aber fast alle momentan Lübeck berührenden Sonderzüge - wie die entsprechende Rubrik dieser Ausgabe noch zeigen wird.

Zu Schnellzugehören kam am 14.5. (Pfingstsonntag) die Oldenburger 221 124, als sie einen Tag aus dem Umlauf der 220 des Bw Oldenburg fahren mußte. So beförderte 221 124 den D 734 (Norddeich Mole - Köln) von Norddeich Mole bis Münster/W. Hbf. Zurück von Münster ging es vor D 714 (Ulm - Norddeich Mole) bis Norddeich Mole. Planmäßig kamen die 221 des Bw Oldenburg im vergangenen Winterfahrplan vor Schnellzügen überhaupt nicht zum Einsatz - wie im Reisezugdienst überhaupt nur wenig. Es bleibt abzuwarten, was der Sommerfahrplan hier an Änderungen gebracht hat.

Die Diesellokomotiven der Baureihe 236 verschwinden mehr und mehr aus dem DB-Triebfahrzeugpark. Ende April waren nur noch 20 Maschinen vorhanden, die sich folgendermaßen verteilten (in Klammern die Stückzahlen bei Neunummerierung der DB-Triebfahrzeuge vor mehr als zehn Jahren):

236.1 = 5 (25), 236.2 = 8 (45), 236.4 = 7 (18).

Dasselbe gilt für die BR 270 (ehem. V 20). Hier gab es per 30.4.78 noch elf aktive Exemplare. 1968 waren es noch 31.

Das Bw Lübeck erhielt seine erste 260 in beige-türkis. Am 16.6. (FR) kehrte 260 271 nach erfolgter Aufarbeitung aus dem AW Kassel in neuer Farbgebung nach Lübeck zurück. Die Maschine, die ehemals in Hamburg-Harburg beheimatet war, besaß bis zu der nun durchgeführten Revision als einzige der Lübecker 260 noch keinen Rangierfunk. Sie wurde daher nur zum Verschub im Bereich des Güterbahnhofes Lübeck (Gelände am Töpferweg) herangezogen. Nun kann auch 260 271 wie alle anderen der 260 des Bw Lübeck universell zu Rangier- und Übergabediensten herangezogen werden. Gleichzeitig damit besitzt das Bw Lübeck nun bei allen ihm zur Betreuung unterstellten Lokomotiv-Baureihen mindestens ein beige-türkises Exemplar - mit Ausnahme der alten Kleinlokomotiven, die diesen Anstrich ohnehin nicht mehr erhalten und der Baureihe 212.

Wie in Ausgabe Nr. 022 berichtet wurden Ende März alle noch bei der DB vorhandenen 280 abgestellt. Lediglich 280 002, die die DB der Nachwelt erhalten möchte, wurde von ihrem Heimat-Bw Bamberg noch in den ersten April-Tagen eingesetzt. Hier die letzten Einsätze dieser letzten aktiven DB-280, die im Gegensatz zu der Meldung in Ausg. Nr. 022 auch Reisezugleistungen enthielten:

03.04.78 (MO) = Bamberg -Vsp. 69766- Schlüsselfeld -69767- Bamberg -Lz 87309-
Forchheim -6762- Höchststadt -6765- Forchheim -6766- Höchststadt
-6769- Forchheim -Lz 31770- Bamberg.

04.04.78 (DI) = Bamberg -8714- Ebern -8715- Bamberg -Lz 14713- Forchheim
-6760- Höchststadt -6757- Forchheim -7769- Ebermannstadt -7774-
Forchheim -7775- Ebermannstadt -7782- Forchheim.

05.04.78 (MI) = Forchheim -6742- Höchststadt -6745- Forchheim -69740- Höchststadt
-Lz 85715- Forchheim -31758- Bamberg. Anschließend abgestellt.

Fünfstellige Zugnummern (z.B. 69767) = Güterzüge, Lz vorangestellt = Lokleerfahrt, alles übrige (vierstellige Zugnummern) = Nahverkehrszüge (N).

290 176 verließ Ende Januar d. J. als letzte Lok ihres Typs das Bw Bremen Rbf in Richtung ihres neuen Heimat-Stützpunktes, d. Bw Köln-Nippes. Damit sind beim Bw Bremen Rbf, wie schon beim Bw Hamburg-Harburg, nur noch schwere Diesellanglokomotiven der BR 291 anzutreffen.

Nach dem Bw Emden (291 090 - 093) hat nun auch das Bw Osnabrück mit der 291 094 seine erste 291 erhalten.

Elektrische Lokomotiven

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) veranstaltete am 20.5. (SA) und 21.5. (SO) zwei interessante Sonderfahrten mit alten Elektrolokomotiven in Süddeutschland. Über die beiden von München ausgehenden Exkursionen berichten wir an dieser Stelle:

Ein aus lediglich vier alten Eilzugwagen gebildeter Zug wurde am Morgen des 20.5. auf dem Gleis 16 in München Hbf bereitgestellt. Die Abfahrzeit dieses Sonderzuges war auf 8.41 Uhr festgelegt. Sie verzögerte sich jedoch um 20 Minuten, da die ursprünglich für diesen Zug vorgesehene Lokomotive 117 108 einen Achsschaden erlitt und so eine Ersatzlok schnell herbeigeschafft werden mußte. So kam denn 117 106 (Bw Augsburg) von Donauwörth aus direkt zum Sonderzug. Nun ging es zunächst über die Holzkirchener Strecke bis Holzkirchen und weiter über Kreuzstraße, Bad Aibling und Rosenheim, von dort über die Hauptstrecke München-Salzburg bis Freilassing. In Freilassing mußte Kopf gemacht werden und die Fahrt ging anschließend bis Bad Reichenhall. Von hier bis Hellthum schob 160 003 (Bw Freilassing). In Berchtesgaden war eine Mittagspause von über zwei Stunden. Diese nutzten einige Teilnehmer zu einer Omnibusfahrt an den nahen Königssee, wobei man unterwegs auch noch Trassen- und Bahnresten der stillgelegten Nebenbahn Berchtesgaden-Königssee bewundern konnte. Die Rückfahrt des Sonderzuges erfolgte auf dir. Weg n. München Hbf, wo die Fahrt um 19.00 Uhr beendet war.

Am nächsten Morgen (21.5.) startete die DGEG ihre zweite Fahrt mit einer anderen Altbau-Ellok, und zwar der 116 009 (Bw Freilassing), vom Münchener Hauptbahnhof in Richtung Rosenheim. Von hier aus ging es nach Österreich hinein, zunächst bis Kufstein, dem österr. Grenzbhf., und dann weiter bis Wörgl. Die folgende ÖBB-Strecke Wörgl-Innsbruck mußte der Sonderzug wie alle Züge auf dieser Linie im Linksverkehr befahren, der auf österr. Eisenbahnstrecken teilweise üblich ist. In Innsbruck waren 90 Minuten Mittagspause. Als Zuglok wurde jetzt die ÖBB-Ellok 1670.08 an den Zug gesetzt, während die DB-116 als Vorspannlok fungierte. Mit diesem Gespann ging es dann über landschaftlich sehr schöne Karwendelbahn nach Seefeld i. Tirol, wo noch einmal 90 Minuten Pause waren. Hier wurden auch die Lokomotiven getauscht, so daß die 1670 der Österr. Bundesbahnen nun den Vorspann bildete und die 116 die Zuglok. Ab Mittenwald mußte die DB-Lok dann wieder alleine befördern. Nach weiteren Fotohalten in Garmisch-Partenkirchen und Murnau, wo noch Ellok-Oldtimer der Baureihen 160, 163 und 169 zum Fotografieren aufgestellt waren, und einem letzten Fotostop in Starnberg war um 19.50 Uhr München Hbf wieder erreicht.

Ausgemusterte und an "Dritte" veräußerte Triebfahrzeuge der elektrischen Traktion dürfen künftig Bundesbahn-Strecken mit eigener Kraft oder angelegtem Stromabnehmer nicht befahren! Dieses hat die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn unter dem Geschäftszeichen 21.212 Zal 97 am 12. Januar 1978 verfügt. Zugelassen ist nun nur noch der gelegentliche Einsatz ausgemusterter und an Dritte veräußerter Triebfahrzeuge der Brennkrafttraktion (wie z.B. "V 36 231" der DGEG, vgl. Ausg. Nr. 022). Damit sind nach den Dampflokomotiven nun auch elektrische Lokomotiven und Triebwagen, die von Eisenbahnfreunde-Vereinigungen erworben wurden bzw. werden, von den DB-Schienensträngen ausgesperrt.

Von den Elektrolokomotiven der BR 104 (Bw Osnabrück) werden im Sommerfahrplan jeweils vier planmäßig täglich eingesetzt. Neben zahlreichen Nahverkehrszügen (vor allem mo-fr) werden auch einige Eilzüge gefahren. Einzige Güterzugleistung ist ebenfalls mo-fr der Güterzug 62376 von Münster/W. (ab 22.48) nach Wanne-Eickel (an 23.47). Anlaufpunkte der 104 sind Münster/W., Rheine, Essen, Haltern, Wanne-Eickel, Hamm, Soest und Löhne.

Triebwagen

Dieseltriebwagen - Mit Fahrplanwechsel wurden -wie schon angekündigt- die Züge E 3163 (Kiel-Lüneburg) und E 3180 (Lüneburg-Kiel) von 612/613-Triebwagengarnituren in lokbespannte Züge mit 220 umgewandelt. Trotz dieser Maßnahme hat sich die Zahl der Lübeck Hbf anlaufenden 612/613-Einheiten nicht geändert, da als Ausgleich lokbespannte Züge auf der Strecke Kiel-Lübeck in Triebwagenfahrten mit "Fischblasen" umgewandelt wurden. Dadurch werden bis bzw. ab Lübeck Hbf nun die folgenden Zugfahrten mit Altonaer 612/613 ausgeführt:

Et 3164 (Lüneburg-Kiel)	Lübeck Hbf an 10.16 / Lübeck Hbf an 10.28	täglich
Et 3172 (Lübeck-Kiel)	Lübeck Hbf ab 13.25	sonnt.
Et 3167 (Flensburg-Lübeck)	Lübeck Hbf an 15.52	mo - fr
Et 3178 (Lübeck-Kiel)	Lübeck Hbf ab 16.29	mo - fr
Et 3177 (Flensburg-Lüneburg)	Lübeck Hbf an 19.39 / Lübeck Hbf ab 19.53	täglich
Et 3659 (Husum-Lübeck)	Lübeck Hbf an 22.30	samst.

Außerplanmäßig wurde am 17.6. (SA) auch der E 3169 (Kiel-Lübeck) mit 612/613 gefahren.

Schienenbusse - Auch die wenigen Schienenbuskurse nach und von Lübeck wurden im Sommerfahrplan nicht gestrichen. 798/998 des Bw Husum kommen in den folgenden Nto-Kursen nach Lübeck Hbf bzw. fahren von dort wieder weg:

Nto 4101	Eutin ab 5.00 - Lübeck Hbf an 5.32; mo - fr. Diese 798/998-Einheit gelangt leer angehängt an den Schluß des E 3152 (Lübeck-Kiel, Zuglok 220 des Bw Oldenburg!) zurück nach Eutin (Lübeck Hbf ab 6.05 - Eutin an 6.40).
Nto 5133	Neustadt/H. ab 19.10 - Lübeck Hbf an 19.45; mo - fr.
Nto 5134	Lübeck Hbf ab 22.45 - Neustadt/H.an 23.21; mo - fr.

Gleismess-Dieseltriebwagen
am 27.4.1978 (DO) in
Lübeck Hbf.



Foto: Peter Franke

Wagen

Am Pfingstwochenende stand in Emden Hbf ein Sonderzug aus Wesel, der ausschl. aus alten Schnellzugwagen 1. Klasse bestand. Bemerkenswert war ein Schürzenwagen, der erst kürzlich in den alten F-Zug-Farben blau und silber gestrichen worden war! Es war der Wagen 508017-10019 Gattung Aüe, Heimatbahnhof Münster/Westf. Hbf.

Schon seit längerer Zeit hält sich in Lübeck ein Messwagen d. Bundesbahn-Versuchsanst. München auf. Es ist der Wagen 618099-40016-9 Gattung Dienst üm, Heimatbahnhof Milbertshofen. Der Wagen befährt mo-fr tagsüber vor allem die Strecke Lübeck-Eutin, wobei er alleine an eine 212 des Bw Lübeck angehängt ist. Er wurde im Einsatz beobachtet am 17.5. (MI) mit 212 053, am 13.6. (DI) mit 212 246 u. am 15.6. (DO) mit nicht näher identifizierter 212; jeweils in Eutin. Abends, nachts und am Wochenende ist das Fahrzeug im "Segeberger Bahnhof" neben dem Lübecker Hbf abgestellt.

Zum letzten Mal dürfte in dieser Ausgabe von den ehem. LBE-Doppelstockwagen in dieser zum Abschnitt "Deutsche Bundesbahn" gehörenden Rubrik die Rede sein. Nach Ausmusterung der letzten beiden noch im DB-Bestand befindlichen Fahrzeuge DAB 20800 und DAB 20804 (ex LBE 1 und 8; vgl. Ausg. Nr. 022) gehen diese nun wieder in private Hände über. Aus privaten Händen, nämlich von der Lübeck-Büchener Eisenbahn, kamen sie vor über vierzig Jahren auch in den Wagenpark der Staatsbahn. Während DAB 20800 vom Volkswagenwerk erworben wurde (vermutlich als Ausstellungswagen) bleibt DAB 20804 in seiner alten Heimat. Ihn bekommt der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. zur weiteren Erhaltung, womit Lübeck gleichzeitig sein erstes Eisenbahn-Denkmal erhält. Die letzten rollenden LBE-Reste sind damit vor der Verschrottung gerettet. Dem VLV-Doppelstockwagen hat die DB ein Gleis im Bereich der Lübecker Bahnanlagen in unmittelbarer Nähe des Bw Lübeck als neues Abstell-Domizil zur Verfügung gestellt. Dorthin wurde er am 22.5. (MO) vom Hauptbahnhof (Gleis "Null") aus durch Rangierlokomotiven (u.a. 260 358) hingeschafft. Die offizielle Übergabe des DAB 20804, den die Possehl-Stiftung zu Lübeck erworben und dem VLV geschenkt hat, erfolgt an seinen neuen Betreuer, den VLV, am Morgen des 15.7. (SA) im Lübecker Hauptbahnhof. Allen Institutionen, Behörden und Einzelpersonen, die dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. bisher so wertvoll bei der Rettung und Erhaltung des LBE-Doppelstockwagens geholfen haben, auch von dieser Stelle aus herzlichen Dank.

Sonstiges

Ab 28.5.1978 ist auf den Strecken Augsburg-München, Augsburg-Donauwörth, Hannover-Uelzen und Hamburg-Bremen eine Geschwindigkeit von 200 km/h zugelassen. Um bei Zugbegegnungen Fensterbrüche an Wagen ohne Sicherheitsglas zu verhindern, wird der Einsatz von alten Schnellzug- (ü) und Eilzugwagen (y) mit Fenstern ohne Sicherheitsglas auf diesen Strecken verboten.

Im Sommerkursbuch der DB fehlt in den Streckentabellen bei elektrifizierten Strecken der bislang übliche Hinweis "elektrischer Betrieb". Die Übersichtskarte kennzeichnet elektrische Strecken jedoch weiterhin unverändert.

Sonderzüge in Lübeck Hbf (und in Kiel Hbf)

Am 14.5. (SO) wurde Lübeck Hbf von einem als "Tivoli-Express" unter der Nummer D 26978 geführten Sonderzug Hannover-Kopenhagen durchfahren. 221 116 hatte 3 Bm, 1 WGümh, 1 ARümh und drei weitere Bm hinter sich. Die Wagengarnitur kehrte in den ersten Morgenstunden des 15.5. (MO) als D 26279 von Kopenhagen nach Hannover zurück, wobei Lübeck gegen 2.30 Uhr passiert wurde.

In der Zeit vom 18.5. (DO) bis 20.5. (SA) weilte im Abstellbahnhof des Lübecker Hbf eine Braunschweiger 614/914-Garnitur, die ebenfalls im Rahmen einer Sonderfahrt nach Lübeck gekommen war. Folgende Einzelfahrzeuge waren zu erkennen: 614 081, 914 040, 614 080 und 614 079, 914 ???, 614 078.

Für die Berliner Commerzbank verkehrte am 20.5. (SA) ein Gesellschafts-Sonderzug von Berlin nach Bad Segeberg. Der Sonderzug bestand aus elf Reichsbahn-Wagen (9 Bme-Schnellzugwagen und ein Packwagen) sowie einem Bundesbahn-Gesellschaftswagen. Die Bme-Fahrzeuge waren, bis auf ein in Berlin-Rummelsburg stationiertes Fahrzeug, alle in Zwickau/Sachsen beheimatet. In dem mitgeführten Packwagen (ebenfalls in Berlin beheimatet) waren Getränke in größeren Mengen verstaut, die auf den Verzehr der Sonderzug-Passagiere warteten. Der Zug verließ den Bhf. Zoolog. Garten in West-Berlin am Morgen des 20.5. als D 21336 hinter DR-Lok 132 409 (Bw Ostbahnhof). Sie brachte ihn bis Büchen, wo er von DB-Lok 221 114 (Bw Lübeck) übernommen wurde, die den nun als D 27166 fahrenden Sonderzug zunächst bis Lübeck Hbf zog (Ankunft 11.42). Dort setzte sie an das andere Ende des Zuges um und verließ Lübeck anschließend wieder mit D 27166 um 11.54 Uhr. Nun bewegte sich der Zug weiter nach Bad Oldesloe, wo 221 114 erneut umlaufen mußte, da die letzte Teilstrecke des Sonderzuges bis Bad Segeberg bevorstand. Dort traf der Gesellschafts-Sonderzug um 12.50 Uhr ein und wurde nach Leerung samt seiner Zuglok 221 114 auf einem Nebengleis abgestellt.

Um 19.40 Uhr trat der Zug mit seinen Fahrgästen wieder die Heimreise nach Berlin an, wobei er auch jetzt von 221 114 von Bad Segeberg nach Büchen gebracht wurde (D 27167). Unterwegs vollzogen sich in Bad Oldesloe und Lübeck Hbf die gleichen Lokumlaufmanöver wie am Mittag. In Büchen übergab 221 114 den Sonderzug an die DR-Lok 132 409, die ihn wie am Morgen über den DR-Teil seiner Strecke beförderte (D 21337). Der Inhalt des Packwagens hatte sich übrigens bereits beim Abend-Aufenthalt in Lübeck Hbf (20.28-20.40) weitgehend geleert ...

Bereits am 26.5. (FR) kam ein weiterer Tages-Sonderzug von Berlin durch Lübeck Hbf. Er rollte nach Travemünde und war ebenfalls aus Reichsbahn-Wagen gebildet (5 Bme, 1 SDrM, 1 WRGe und 3 Bme). Auf der Hintour, als er in Lübeck Hbf um 9.43 Uhr wieder abfuhr, wurde er von Büchen nach Travemünde von 218 339 gefahren. Welche Lok ihn zurück bis Büchen bzw. im DR-Teil beförderte, ist leider nicht bekannt.

Am 28.5. (SO), dem Tag des Fahrplanwechsels hatte ein als D 28154 geführter Sonderzug von Oldenburg/H. nach Oberhausen zwischen 16.15 Uhr und 16.40 Uhr Aufenthalt in Lübeck Hbf (Gl. 9). Der Zug bestand bei Ankunft aus 1 WG und 7 Bm-Wagen und wurde von 221 131 geführt. Er nahm hier in Lübeck Hbf noch weitere drei Bm-Schnellzugwagen und einen Speisewagen auf, die von Travemünde Strand nach Oberhausen fuhren und zwischen Travemünde und Lübeck Hbf als eigener Zug D 27154 mit 221 117 gefahren worden waren (Ankunft 16.01, Gl. 8). Während 221 117 nur den Sonderschnellzug Travemünde-Lübeck fuhr und in Lübeck Hbf zum Bw abrückte, setzte 221 131, nachdem sie die Travemünder Wagen angenommen hatte, ihre Fahrt vor D 28154 bis Hamburg Hgbf fort.

Am 1.6. (DO) erreichten am Nachmittag zwei Sonderzüge den Lübecker Hbf. Zunächst Sonderzug D 21426 (Freiburg/Breisgau und Schopfheim - Weissenhäuser Strand; der Zug endete in Oldenburg/H.) gegen 16.20 Uhr. Er bestand aus 3 Bn, 1 WG, 1 Packwagen (ebenfalls zum Gesellschaftswg. umfunktioniert) und vier weiteren Bn. Zuglok war zwischen Lüneburg und Oldenburg/H. 221 129. Dem D 21426 folgte bald der D 19138 (Pressig-Rothenkirchen - Bamberg - Lübeck), ein DB-Touristik-Sonderzug, der über 500 Personen zu einem Kurzurlaub in die Hansestadt brachte. Der aus 4 Bm, 1 WG, 5 Bm bestehende Zug wurde in Lüneburg von 221 131 in Empfang genommen und nach Lübeck Hbf gebracht. Dort wurden die Fahrgäste nach Ankunft von vier Stadtwerke-Bussen zu d. einzelnen Hotels gebracht.

Am 3.6. (SA) kam kurz nach 8.30 Uhr Sonderzug D 26280 (Hildesheim-Kopenhagen) mit 221 132 in Lübeck Hbf an. Der Zug (9 Bm, 1 WG, 1 Speisewg.) hatte hier Lokwechsel und setzte seine Fahrt nach Puttgarden hinter 218 339 fort, während die 221 ins Bw verschwand (vgl. S. 7). Am gleichen Tag passierte Lübeck Hbf noch um 11.40 die aus Richtung Osnabrück kommende und nach Puttgarden fahrende VT-Garnitur 624 637 / 924 427 / 924 200 / 624 680 - 624 673 / 624 645 (alle Fahrzeuge beige-t.).

Am folgenden Tag (4.6./SO) besuchten mehrere Sonderzüge den Lübecker Hbf. In den ersten Morgenstunden kam zunächst der Hildesheimer Sonderzug von Kopenhagen gegen 3.15 Uhr zurück. Der am 1.6. eingetroffene Sonderzug von Pressig-Rothenkirchen/Bamberg begab sich am Morgen des 3.6. ebenfalls auf die Heimreise (8.33 ab Lübeck) und wurde von 221 131, mit d. er auch gekommen war, wieder nach Lüneburg gebracht. Aber auch zwei Tages-Sonderzüge waren zu verzeichnen. Der erste von ihnen kam um 9.39 Uhr und war wieder ein Sonderzug von Berlin nach Travemünde Strand, gebildet aus sechs DR-Schnellzugwagen (Bme) und dem DR-Klubwagen. 221 134 hatte ihn in Büchen von 132 119 (Bw Ostbahnhof) übernommen und zog ihn nach Travemünde (D 27046), wo sie den Tag über mit dem Zug stehenblieb. Zur Sonderzugübernahme hatte sich 221 134 am Morgen des 4.6. als Schlußlok im E 3153 (Lübeck-Lüneburg m. Kw. Kiel-Berlin, Lübeck Hbf ab 7.45, Zuglok am 4.6. = 212 052) von Lübeck nach Büchen begeben.

Nach D 27046 erschien um 10.45 Uhr ein Sonderzug vom Emden nach Malente-Gremsmühlen. Seine 4 Bm, 1 WG und 3 Bm zog von Hamburg Hgbf bis Malente 218 103 (Bw Flensburg). Auch dieser Zug (E 26423) blieb samt Lok bis zum Nachmittag in Malente stehen. An diesem Nachmittag des 4.6. eröffnete den Sonderzugreigen in Lübeck Hbf um 14.40 der D 21427 ("Weissenhäuser Strand"; Oldenburg/H. - Freiburg/Br. und Schopfheim). Seine Wagengarnitur war am 1.6. von Freiburg und Schopfheim her gekommen und wurde nun von 221 132 zurück nach Lüneburg gebracht. Es folgte gegen 16.45 Uhr die von Puttgarden heimwärts fahrende Osnabrücker 624/924-Garnitur (Dt 26325), dann gegen 18 Uhr der Sonderzug Malente-Gremsmühlen - Emden (E 26422) mit 218 103 und den Abschluß bildete schließlich D 27047 (Travemünde Strand - Berlin) mit 221 134 um 18.15 Uhr (ab Büchen wieder 132 119).

Ein weiterer DB-Touristik-Sonderzug, diesmal von Neuenmarkt-Wirsberg und Kulmbach kam am 8.6. (DO) kurz nach 16 Uhr in Lübeck Hbf an. 221 135 hatte D 19148 (Neuenmarkt-W. - Kulmbach - Lübeck) in Lüneburg abgeholt (4 Bm, 1 WG, 5 Bm). In Lübeck standen vor dem Hbf am "Handelshof" wieder vier Stadtwerke-Busse bereit, um die Gäste zu den Hotels zu bringen. Der Sonderzug verließ Lübeck wieder am 11.6. (SO) um 8.33 Uhr als D 19149 (Lübeck - Neuenmarkt-Wirsberg), wobei ihn 221 114 nach Lüneburg beförderte.

Mehrere Sonderzüge rollten am 13.6. (DI) über die Strecke Lübeck-Kiel. Es handelte sich sämtlich um Hapag-Lloyd-Sonderzüge, die Kreuzfahrt-Passagiere zur Einschiffung auf der in Kiel liegenden "MS Europa" beförderten. Die Züge wurden nach Ankunft in Kiel Hbf wahrscheinlich alle auf den Bollhörn-Kai direkt vor die "Europa" gebracht. Auf der Strecke Lübeck-Kiel wurden am 13.6. drei Hapag-Lloyd-Züge registriert, einer von Berlin mit 212 235, ein weiterer mit unidentifizierter 212 sowie ein dritter (der einen Schürzenspeisewagen enthielt) mit 221 132. Mit Ausnahme des Berliner Zuges konnten die Abgangsbahnhöfe der Züge leider nicht ermittelt werden.

Sonderzug D 22017 von Kastellaun im Hunsrück nach Timmendorfer Strand kam am 15.6. (DO) kurz nach 16 Uhr hinter 221 114 durch Lübeck Hbf. Der aus mehreren Bm-Schnellzugwagen gebildete Zug enthielt neben einem beige-türkisen Tanzwagen auch einen grünen (!) Gesellschaftswagen. Der gesamte Wagenpark dieses Sonderzuges wurde von Timmendorfer Strand zunächst zurück nach Lübeck gebracht, wo die beiden Gesellschaftswagen ausgesetzt wurden. Die Bm-Wagen fuhren zur Abstellung weiter n. Hamburg-Langenhof. Die gesamte Wagengarnitur fuhr am 18.6. (SO) wieder zurück v. Timmendorfer Strand nach Kastellaun.

VVM-Museumszug auf Überführungsfahrt Aumühle-Kiel am 17.6.1978 mit 212 141 während eines Aufenthaltes im Bhf. Bad Schwartau.



Foto: Michael Hecht

Einen bemerkenswerten Sonderzug gab es am 17.6. (SA) von 11.54 - 12.00 Uhr auf Gleis 7 des Lübecker Hbf zu sehen. Hinter Zugnr. N 27338 verbarg sich der VVM-Museumszug, der wie im letzten Jahr (vgl. Ausg. Nr. 014) im Rahmen einer öffentl. Fahrt vom Winterquartier Aumühle zum Sommereinsatz auf der VVM-Museumsbahn Schönberg/H. - Schönberger Strand über Büchen, Lübeck u. Eutin nach Kiel überführt wurde. Der Zug m.d. bekannten zweiachsigen Plattformwagen und den ex-preuß. Abteilwg. verließ Aumühle um 9.35 Uhr. Auf Bitte des VLV war 212 141, Zugpferd des HOLSTEN-EXPRESS, auch zur Beförderung dieses Zuges vom Bw Lübeck bereitgestellt worden. Der vielen Lesern bekannte Lokführer Joachim Lawrenz hatte sich mit der "Mauerblümchen-212", die nach zwei Eisenbahnfreunde-Sonderzugleistungen nun gar kein Mauerblümchen mehr ist, am frühen Morgen des 17.6. in Lübeck in Bewegung gesetzt und hatte sie solo nach Aumühle gebracht. Dort nahm sich 212 141 ihren betagten Zug auf den Haken und unter Lokumlauf in Büchen ging es gemütlich mit 60 km/h weiter über Lübeck Hbf und Eutin zunächst bis Malente-Gremsmühlen, wo Mittagspause war und die ganze Fuhre zu diesem Zweck auf das Lütjenburger Gleis umgesetzt wurde. Anschließend ging über Ascheberg (Überholung durch E 2872 mit 220 033, vgl. S. 13) weiter nach Kiel Hbf, wo die Fahrgäste des N 27338 alle aussteigen mußten.

Der Zug wurde noch leer von 212 141 in den Bhf. Kiel-Süd (Kiel-Kleinbhf.) der Kiel-Schönberger Eisenbahn verbracht. Da ein Lokumsetzen in Kiel Hbf am Bhstg. nicht möglich ist, mußte zunächst Rangierlok 260 360 (Bw Flensburg) die Wagen aus der Halle ins Vorfeld ziehen, wo sich nach Abgang der 260 wieder 212 141 an die Spitze setzte, den Zug in die Halle zurückdrückte und dann erst mit ihm die kurze Fahrt nach Kiel-Süd antrat.

Der VVM-Zug war kaum weg, da hatte ein anderer Sonderzug Ankunft im Kieler Hbf. Er bestand aus etwas luxuriöserem Wagenmaterial, aber auch schon mit einem Hauch von Geschichte; denn es handelte sich um einen langen Zug der Reiseorganisation "Apfelpfeil". Neben mehreren gemieteten DB-Fahrzeugen enthielt er auch einige "Apfelpfeil"-eigene ehem. Bundesbahn-Wagen und als Krönung einen der ehem. TEE-Aussichtswagen, die ja nun auch für "Apfelpfeil" laufen. Der Zug brachte offensichtlich ebenfalls süddeutsche Passagiere für die "MS Europa" und kam von Hamburg her hinter 218 116 (Bw Flensburg). Die Lok rangierte die lange Wagenkette auch hinunter bis zum "Bollhörnkai" - direkt vor die "Europa". Zur gleichen Zeit hielt sich in der Abstellanlage von Kiel Hbf in der Gesellschaft mehrerer hier regulärer 612/613 eine siebenteilige 624/924-Garnitur des Bw Osnabrück auf, die Kiel wohl als Gesellschafts-Sonderzug für das Wochenende 17./18.6. über Hamburg-Neumünster erreicht hatte.

Kurz nachdem der "Apfelpfeil"-Sonderzug seine Rangierfahrt zum Kieler Hafen hinunter angetreten hatte, kam vom Kleinbhf. Kiel her 212 141 zurück in den Kieler Hbf. Sie hatte den VVM-Zug dort abgeliefert. Er sollte von dort aus mit seiner (einige Tage zuvor auf der Straße per Tieflader überführten) Dampflok am nächsten Tag n. Schönberger Strand weiterfahren. 212 141 hingegen fuhr unter Führung von J. Lawrenz alleine von Kiel nach Lübeck zurück, wo sie gegen 19.00 Uhr im Hbf eintraf und sofort ins Bw einrückte, wo der für sie unplanmäßige, aber interessante Wochenend-Einsatz beendet war.

220 033 (Bw Oldenburg)
überholt mit E 2872
(Kassel-Flensburg) den
VVM-Museumszug mit der
Lübecker 212 141 im
Bhf. Ascheberg/Holstein.



Foto: Michael Hecht

Am 18.6. (SO) erschien in Lübeck Hbf gegen 9.45 Uhr aus Richtung Osnabrück der aus zwei Bn, einem WG und weiteren zwei Bn bestehende Sonderzug E 26455 nach Neustadt/H. Der Zug fuhr am Abend als E 26454 zurück, wobei ihn 221 119 von Neustadt bis Hamburg Hgbf brachte. Sie dürfte die fünf Wagen dieses Tagesausfluges auch bereits am Morgen nach Neustadt gefahren haben.

Aus Richtung Hannover kam am 25.6. (SO) Sonderzug D 26432 nach Puttgarden durch Lübeck Hbf (gegen 10.00 Uhr). Der aus acht Bcüm-Liegewagen (es waren grüne, blaue u. beige-t. dabei !) gebildete Zug kam auf seiner Heimfahrt als D 26433 kurz nach 19 Uhr nochmal durch Lübeck Hbf. 221 114 zog den Sonderzug von Puttgarden bis Lüneburg. Sie dürfte ihn ebenfalls bereits auf dem Hinweg ab Lüneburg befördert haben.

NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (Privatbahnen)

Verkehrsbetriebe Hornburg

Die Verkehrsbetriebe Hornburg gaben -wie in Ausgabe Nr. 021 angekündigt- ihren Personenverkehr auf der Schiene restlos auf. Er bestand seit einigen Jahren nur noch aus der Vermietung der VH-Triebwagen-Garnituren an die Deutsche Bundesbahn und dem Einsatz auf DB-Strecken. Lediglich morgens rückten die VH-Diesellok mit ihren Steuer- bzw. Mittelwagen über die 5 km lange VH-Strecke von Hornburg aus nach Börßum aus, um dort das DB-Netz zu erreichen. Abends gab es entsprechend umgekehrt Einrückfahrten von Börßum nach Hornburg und vor einiger Zeit kamen noch wegen Fahrzeugtausches im VH-Betriebswerk Hornburg einige Ein- u. Ausrückfahrten in den Mittags- bzw. Nachmittagsstunden hinzu. Der lokale Schienenverkehr schon vor längerer Zeit auf die Straße verlagert worden und der Güterverkehr endete nach Schließung einer Hornburger Zuckerfabrik. Nun verlängerte die DB nicht mehr die Mietverträge für die VH-Triebwagen-Züge auf den Bundesbahnstrecken u. damit kam das endgültige Ende für den VH-Schienenverkehr. Die einzige Diesellok der Bahn, die zeitweise auch für die DB in Braunschweig rangierte, verschwand schon vor einiger Zeit und die Triebwagen, Steuerwagen und Mittelwagen (gebaut bei MAN) kommen zu anderen Privatbahnen. Momentan ist noch nicht entschieden ob die Strecke Börßum-Hornburg und die Betriebsanlagen in Hornburg abgebrochen werden oder ob beides in Zukunft für Museumszwecke des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde genutzt werden kann. Das VH-Bahnpersonal findet weiterhin im Busdienst Verwendung.

Die Eisenbahnfreunde Hannover veranstalteten am 20.5. (SA) noch eine Sonderfahrt auf d. VH-Strecke Börßum-Hornburg, wobei VT 12 und VS 113 zum Einsatz kamen. Hier die Sondertriebwagen-Garnitur nach Ankunft im Bahnhof Hornburg.



Foto: Michael Hecht

Osthannoversche Eisenbahnen

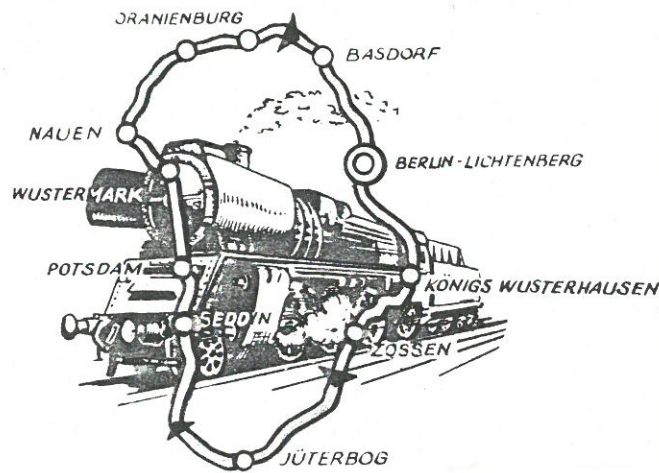
Obwohl die OHE ihren eigenen Personenverkehr auf ihrem Streckennetz total aufgegeben haben, gibt es doch noch immer regelmäßigen Reisezugverkehr auf OHE-Strecken - und zwar jeweils an den Sommerwochenenden. Dann verkehrt für den Verkehrsverein Soltau zwischen Soltau und Bispingen der als "Ameisenbär" bekannt gewordene Wismarer Schienenbus der OHE u. der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. veranstaltet zwischen Hermannsburg und Munster/Örtze sowie zwischen Hankensbüttel und Brome regelmäßige Fahrten mit alten Wagen und OHE-Diesellok (Hermannsburg) oder vereinseigener Dampflokomotive (Brome). Mit gelegentlichen Sonderzügen bringt auch der Stadtjugenring Lüneburg von Fall zu Fall an bestimmten Sonntagen Reisezugbetrieb auf das OHE-Netz. Eine dieser Fahrten fand bereits am 1.5. (MO) von Lüneburg Süd über Soltau-Munster-Hermannsburg zurück nach Lüneburg statt, wobei die alten OHE-Eilzugwagen und OHE-Lok 120 071 z. Einsatz kamen. Aus über alle genannten Fahrten erteilt die Redaktion. Am 20.5. stand OHE-Lok 160 074 WINSEN mit einem aus DB-Wagen bestehenden Sonderzug im OHE-Bhf. Celle.

DEUTSCHE REICHSBAHN

Dampflokomotiven

Sonderzugfahrt mit 35 1097-1 am Sonnabend, d. 6. Mai 1978 - unter diesem Motto hatte der Bezirksvorstand Berlin des Deutschen Modelleisenbahn Verbandes (DMV) d. DDR zu einer Rundfahrt um Berlin mit der letzten in der Rbd Berlin stationierten Dampflokomotive der Baureihe 35.1 (ex 23.10) eingeladen. Pünktlich um 7.30 Uhr stellte die im Bw Wustermark beheimatete 35 1097 ihren aus neun dreiachsigen Rekowagen und einem zweiachsigen Packwagen bestehenden Sonderzug auf dem Fernbahnsteig B des Bahnhofes Berlin-Lichtenberg bereit und bald war der Zug gut gefüllt. Um 7.56 Uhr setzte sich die 35.1 in Bewegung und Erinnerungen wurden wach an die Zeiten, als die damaligen 23.10 noch das Rückgrat des Schnellzugverkehrs in Richtg. Stralsund darstellten. Vorbei am Bw Lichtenberg mit seinen Dampflokomotiven und vorbei am belebten S-Bahnhof Ostkreuz war bald der erste Zustieghalt in Berlin-Rummelsburg erreicht, der auch gleich zum Fotografieren benutzt wurde, vor allem als auf dem Gegengleis ein schwerer Güterzug mit 52 8074 an der Spitze den Bhf. durchfuhr. Auf der alten Görlitzer Hauptstrecke konnte die 35.1 noch einmal zeigen, was sie als Hauptbahnlokomotive zu leisten vermochte. Doch in Königswusterhausen wurde auf die Nebenbahn nach Zossen übergewechselt und kurz hinter Mittenwalde (Mark) fand denn auch der erste Fotohalt mit Scheinanfahrt statt. Bei Zossen erreichte der Sonderzug die alte Berlin-Dresdener Bahn, die er jedoch sofort wieder verließ, um auf der alten Königlichen Militäreisenbahnstrecke nach Jüterbog zu fahren. In Jüterbog war die alte Berlin-Anhalter Bahn erreicht, doch nach kurzem Betriebs halt wurde auch von dieser wieder abgebogen, um die um die Jahrhundertwende entstandene Bahnstrecke Jüterbog-Nauen zu benutzen. Sie ermöglichte als erste eine weite Umgehung von Berlin und stellt mit den anderen am 6.5. befahrenen Strecken heute praktisch einen zweiten Außenring um Berlin dar. Bei Bellitz wurde die alte Kanonenbahn Berlin-Blankenheim (ebenfalls erwähnt in dieser Ausgabe auf Seite 3) überquert und die Fahrt endete zunächst im Bhf. Ferch-Lienewitz. 35 1097 fuhr um den Zug herum und zog ihn mit dem Tender voran wieder zurück und über eine Verbindungskurve zum Personenbahnhof Seddin, der in unmittelbarer Nähe des großen Rangierbahnhofes Seddin liegt. In der Kantine des Rbf war das Mittagessen für die Sonderzugfahrgäste vorgesehen. Der Rbf Seddin gehört zu den größten Drehscheiben des Güterverkehrs in Europa und hat große Bedeutung für den Handel zwischen Ost und West.

Nach 90 Minuten Pause, die Lok im Bw Seddin gewartet wurde, setzte Fahrt in nördlicher der Kanonenbahn fort, holz auf den erst n. Krieg entstandenen Außenring (BAR genannt) seln. Ein kurzer Halt Teil des neuen Hbf von ursachte erstaunte den Reisenden. Ab jetzt fahren, ist doch der am stärksten belasteten DDR. Der DMV-Sonderzug



in der auch gedreht und der Zug die Richtung auf um bei Bergdem letzten Berliner überzuwech-im oberen Potsdam ver-Gesichter bei hieß es zügig BAR einer der Strecken der verließ ihn

bei Wustermark und erreichte über Bredow den Bhf. Nauen. Hier durfte 35 1097 nochmals Wasser nehmen und dann verzog sich der Zug wieder auf ruhige Nebenbahnen. Die anschließende Strecke Nauen-Kremmen-Oranienburg war 1915 als weitere Umgehung für Berlin eröffnet worden und ist heute nur noch für den Ortsgüterverkehr in Betrieb. Unterwegsbahnhöfe sind geschlossen, Kreuzungsbahnhöfe abgebaut und Bahnsteige verfallen. Doch der Oberbau läßt stärkere Lasten zu und bei Störungen auf dem BAR kann die Bahn auch heute noch als Umleitungsstrecke dienen. Zwischen Kremmen u. Oranienburg fand ein weiterer Fotohalt statt. In Oranienburg war die alte Nordbahn Berlin-Stralsund erreicht. Der Zug rollte auf ihr nur über ein kurzes Stück in Richtg. Norden bis Fichtengrund und kam hier auf eine andere der älteren Umgehungsstrecken, die ebenfalls nur noch dem Güterverkehr dient. Kurz vor der Einmündung in die alte "Heidekrautbahn" Berlin-Liebenwalde fand der letzte Fotohalt statt. Ab Wensickendorf näherte sich der Dampf-Sonderzug wieder der Großstadt, findet doch auf der ehemaligen Niederbarnimer Eisenbahn zwischen Berlin-Karow und Liebenwalde bzw. Groß Schönebeck ein

recht dichter Vorortverkehr mit Schienenbussen und Wendezügen statt, der dem Sonderzug mit seinem Fahrplan wenig Spielraum ließ. So ging es zügig über Basdorf nach Berlin-Karow auf die Berlin-Stettiner Bahn, die der Zug beim Karower Kreuz bereits wieder verließ, um auf dem BAR seinen Ausgangsbhf. Lichtenberg zu erreichen. Eine interessante Fahrt war zu Ende, die sowohl dem Lokomotiv- als auch Streckenexperten etwas bot.

DMV-Sonderzug mit 35 1097 (Bw Wustermark) am 6.5.1978 bei Fotohalt zwischen Fichtengrund u. Wensickendorf.

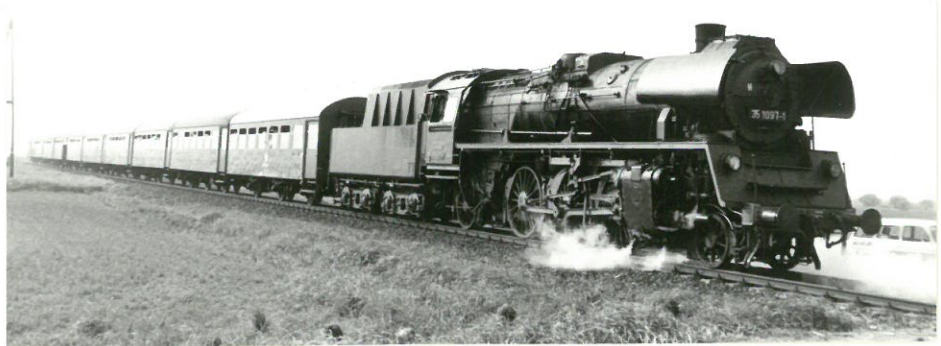


Foto: Harald Tschirner

Dampfgeführte Güterzüge auf der Strecke Saalfeld-Gera-Leipzig:

Zug-Nr.	Lok-BR	Laufweg	Zeiten
Üb 74422	95	Saalfeld-Unterwellenborn	1.05 - 1.23
Üb 74424	44	dto.	2.36 - 2.51
Üb 74428	44	dto.	9.40 - 9.54
Üb 74430	95	dto.	11.12 - 11.30
Üb 74432	44	dto.	13.59 - 14.14
Üb 74434	44	dto.	16.12 - 16.28
Üb 74436	95	dto.	20.38 - 20.55
Üb 74438	44	dto.	23.11 - 23.27
Üb 74425	44	Unterwellenborn-Saalfeld	0.11 - 0.22
Üb 74427	95	dto.	2.28 - 2.40
Üb 74431	44	dto.	8.40 - 8.49
Üb 74433	44	dto.	10.37 - 10.46
Üb 74435	95	dto.	12.44 - 12.56
Üb 74437	44	dto.	15.04 - 15.15
Üb 74439	95	dto.	17.09 - 17.19
Üb 74444	44	Unterwellenborn-Krölpa	11.25 - 11.32
N 67476	44	Saalfeld-Könitz	7.38 - 7.59
N 67478	44	Saalfeld-Krölpa-Ranis	14.26 - 15.48
N 66422	44	Saalfeld-Gera Hbf Stw	10.22 - 14.42
Üb 74452	44	Krölpa-Pöbneck	16.12 - 16.19
N 67474	01	Saalfeld-Könitz	19.25 - 19.46
Lzz56492	01	Unterw.-Könitz	16.31 - 16.38
N 67477	44	Neustadt-Saalfeld	17.08 - 19.29
N 66425	44	Triptis-Saalfeld	22.10 - 1.30
Üb 74447	44	Könitz-Unterwellenborn	4.00 - 4.07
Üb 74451	44	Krölpa-Könitz	9.25 - 9.33

Der Expresszug "Berlinaren" (Berlin Zoo-Malmö u. umgek.) sorgt auch weiterhin regelmäßig einmal am Tag für Dampflokbetrieb in West-Berlin. War es bis zum Fahrplanwechsel jedoch der Ex 1316 nach Saßnitz-Trelleborg-Malmö, der Berlin Zoo jeweils am Morgen gegen 6.30 Uhr mit 03.0 des Bw Stralsund verließ, so wird jetzt der Gegenzug Ex 1317 von Saßnitz nach Berlin mit Dampf (ebenfalls 03.0 v. Bw Stralsund) befördert. Ankunft in Berlin Zoo 23.58 Uhr !!! Sein Gegenzug Ex 1316, der bisherige Dampfzug, wird jetzt mit 132 des Bw Ostbahnhof gefahren.

Das Bw Halberstadt (Harz) soll Dampflokomotiven der BR 01.2 erhalten. Als erste Lok soll die 01 2137 nach Halberstadt überführt werden. Dann folgen die 01 2118 und 2114, wobei letztere erst auf der Fahrzeugschau in Güsten ausgestellt wird.

Diesellokomotiven

Bei der Beförderung der Entlastungs-Schnellzüge zwischen Berlin und dem Bundesgebiet bzw. umgekehrt anl. der Pfingstfeiertage war in überraschend hohem Maße die Baureihe 118 beteiligt - im Gegensatz zum diesjährigen Oster-Entlastungsverkehr (vgl. Ausg. Nr. 022). Im einzelnen waren die beobachteten Entlastungszüge bei Abfahrt bzw. Ankunft in Berlin Zoologischer Garten mit den folgenden Lokomotiven bespannt:

Strecke Berlin-Hamburg

12.5. (FR) D 10338 (Berlin-Hamburg)	=	132 426 (Bw Wittenberge)
13.5. (SA) D 10338 (Berlin-Hamburg)	=	132 426 (Bw Wittenberge)
D 1330 (Berlin-Hamburg)	=	132 246 (Bw Wittenberge)
15.5. (MO) D 10336 (Berlin-Hamburg)	=	132 460 (Bw Frankfurt/Oder - lief aber ohne Bw - Schilder)
D 1331 (Hamburg-Berlin)	=	132 059 (Bw Wittenberge)

Strecke Berlin-Probstzella

7.5. (SO) D 10302 (Berlin-München)	=	01 0513 (Bw Saalfeld)
16.5. (DI) D 10300 (Berlin-München)	=	01 0522 (Bw Saalfeld)

Strecke Berlin-Helmstedt

12.5. (FR) D 10344 (Berlin-Köln)	=	118 204 (Bw Grunewald)
D 10242 (Berlin-Köln)	=	118 359 (Bw Grunewald)
15.5. (MO) D 10242 (Berlin-Köln)	=	118 204 (Bw Grunewald)
D 10247 (Köln-Berlin)	=	118 204 (Bw Grunewald)
16.5. (DI) D 10344 (Berlin-Köln)	=	118 204 (Bw Grunewald)
D 10243 (Köln-Berlin)	=	118 046 (Bw Roßlau)

Insbesondere der Einsatz von 118 046 (Bw Roßlau) ist sehr bemerkenswert. Das Bw Grunewald hatte seine 118 zum letzten Mal für den Entlastungsverkehr zu den Ostertagen des Jahres 1977 zur Verfügung gestellt.

Endgültig vorbei ist der Regelbetrieb mit 118 über die Berliner Stadtbahn in Berlin (West) seit dem 28.5.1978, nachdem das Bw Ostbahnhof auch den Ex 1320 "Neptun" (Berlin Zoo-Kopenhagen) mit 132 bespannt. Damit ist hier der Einsatz der dieselhydraulischen 118 schneller zu Ende gegangen als der Einsatz der Dampflokomotive!

In Büchen werden bekanntlich die Güterzüge in und aus Richtung DDR z. T. auch mit 120 des Bw Hagenow Land bespannt. Damit ist Büchen der einzige Grenzbahnhof, wo 120 den DB-Bereich berühren. Nunmehr sind beim Bw Hagenow Land auch 120 mit neuem Anstrich vorhanden (vgl. Ausg. Nr. 016). So war z.B. am 12.5. (FR) die 120 039 im neuen Farbgewand in Büchen zu sehen. Vielleicht ein Grund, mal wieder nach Büchen zu fahren

Die Bespannung der Züge auf der Transitstrecke Berlin - Hof ist mit Fahrplanwechsel vollständig auf das Bw Reichenbach (Vogtl.) übergegangen (BR 132). Bisher war das Zugpaar D 308/309 "Ostsee-Express" noch von 132 des Bw Halle P gefahren worden.

Triebwagen

In Zusammenhang mit der Einrichtung eines neuen Städteexpresszugpaares Ex 161/166 Berlin-Leipzig-Berlin zum Sommerfahrplan wurde zum gleichen Zeitpunkt das bisherige Expresstriebwagenpaar Ext 163/162 eingestellt. Damit gibt es für die Schnelltriebwagen der BR 175 (dieselhydr., stationiert in Berlin-Karlshorst) nur noch die Zugläufe Berlin-Wien-Berlin "Vindobona" (Ext 71/70), Berlin-Karlovy Vary-Berlin "Karlex" (Ext 67/66) und Leipzig-Karlovy Vary-Leipzig "Karola" (Ext 69/68). Im Umlauf des Ext 163/162 waren in der Vergangenheit auch häufig alte Schnelltriebwagen der Bauart "Köln" (BR 182) zu Expresszugehören gekommen.

Wagen

Mit Einrichtung der neuen Kurswagengruppe Berlin-Kiel (D 1332 bis Büchen/E 3180 bis Kiel) bzw. Kiel-Berlin (E 775 bis Lübeck/E 3153 bis Büchen/D 337 bis Berlin) kommen nun auch wieder regelmäßig Reichsbahn-Schnellzugwagen durch Lübeck Hbf. Dabei besteht E 3180 (sonnt. E 3182) aus Zuglok 220 (Bw Lübeck), einem alten MDi-Behelfspackwagen, einem vierachsigen Umbauwagen mehreren yl-Mitteleinstiegswagen sowie den Reichsbahn-Bme; ein recht fotogenes Bild. - 23 -

AUF DEN BRÜCKEN UNTER DEN BRÜCKEN



Brückenfotohalt während einer Sonderfahrt der Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg am 8.4.1978. VT 175 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn/BHE, der die Teilnehmer von Buxtehude gebracht hat, steht in Harsefeld auf der BHE-Überführung über die DB-Nebenstrecke Hesedorf-Hollenstedt. Unter d. BHE-Dieseltriebwagen die DB-798/998-Schienenbus-Garnitur, mit der die Eisenbahnfreunde weiter nach Hollenstedt fahren. Vgl. auch Ausgabe Nr. 022.



Am 6.4.1974 fuhren die Eisenbahnfreunde Hannover einen Sonderzug über die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE). Er wurde von der 212-ähnlichen TWE-Lok V 131 gezogen. Hier steht der Sonderzug an der TWE-Überführung über die DB-Hauptbahn Osnabrück-Münster in Lengerich. Unten fährt 216 105 (damals Bw Gelsenkirchen-Bism.) in "inter-regionalen Dienst" mit einem Stahlzug von Bremen oder Osnabrück Richtung Ruhrgebiet hindurch.



Aus einem von einer Braunschweiger 216 geführten Nahverkehrszug Braunschweig-Wolfenbüttel-Helmstedt geht der Blick am 26.6.1971 auf den Museumszug des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde, der im Rahmen einer Sonderfahrt auf der wenige Tage später total stillgelegten Braunschweig-Schöninger Eisenbahn den DB-Schienenstrang bei Jerxheim überquert hat.

gemischtes doppel

Wegen Fahrdrahtabschaltung durch Bauarbeiten hat eine 216 des Bw Ulm (heute sind sie dort längst verschwunden) im Juli 1969 eine 145-Ellok mit dem Eilzug Freiburg - Ulm von Titisee her in den Bahnhof Neustadt/Schwarzwald gebracht.



"Nachspann" führt ein Nahverkehrs-Wendezug Hamburg-Lüneburg am 1.5.1970 mit sich. Die damals in Hamburg-Altona stationierte und mittlerweile ausgemusterte 220 008 fährt hinter der den N-Zug schiebenden Ellok der BR 141 von Hamburg nach Lüneburg, um dort den Schwarzwald-Express nach Kiel zu übernehmen. Hier steht das interessante Gespann in Winsen/Luhe.



Vor der offiziellen Eröffnung des elektr. Zugbetriebes auf der Moselstrecke Koblenz - Trier fuhren schon einige Güterzüge auf dieser Verbindung mit elektr. Lokomotiven. Da im Cochemer Tunnel noch d. Fahrleitung fehlte, mußten diese Züge durch den Tunnel samt abgebügelter Ellok von Diesellokomotiven geschleppt werden. Am 2.12.1973 hat sich eine 290 des Bw Trier im Bhf. Cochem vor einen mit BR 140 bespannten Güterzug gesetzt, um ihn durch den berühmten Tunnel zu schleppen.
Fotos: Michael Hecht



ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Firma Dahmetal / Johann Rudolf & Sohn

Die Firma Dahmetal hat zwei neue Busse vom Typ Daimler-Benz O 303 (Pol. Kennz.: RZ-RR 61 und RZ-ZH 63) in Betrieb genommen. Außerdem läuft bei Dahmetal momentan probeweise ein Daimler-Benz O 307 mit Standard-Überland-Bus-Front (Stülb-Front). Wegen seines Probееinsatzes trägt dieses Fahrzeug kein Zulassungszeichen des Kreises Herzogtum Lauenburg (RZ) wie die anderen Dahmetal-Busse, sondern das Lübecker Kennzeichen HL-C 559. Die Erprobung soll sich über vier Monate erstrecken. Alle Dahmetal-Anschriften sind bei dem Bus aufgeklebt; er kommt auch auf der Stadtwerke-Auftragslinie 24 zum Einsatz, wie z.B. am 25.6. (SO).

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG)

Neu im Omnibusbestand der LVG ist der Wagen Nr. 90, ein Eindeckbus für den Linienverkehr, den die Firma Setra lieferte. Das Fahrzeug ist zuweilen auch in den Abendstunden auf der Linie B (Lübeck/Untertrave - Bundesstr. 75 - Travemünde) im Einsatz. Vor Anlieferung des Wg. Nr. 90 war auf Li. B in den Abendstunden teilweise auch einer der beiden sonst nur auf der Travemünder Stadtlinie zu findenden Büssing-Standardbusse im Einsatz.

Stadtwerke Lübeck

Bei den Stadtwerken Lübeck befand sich bis zum 19.6. der von den Hamburger Fahrzeugwerken Falkenried gebaute "VÖV-Standardbus II" in Erprobung. Der in Richtung auf den öffentlichen Nahverkehr von morgen gebaute Bus kam in Lübeck täglich auf den Linien 3, 4 oder 14 und darüber hinaus in einzelnen Kursen d. Linien 8 und 12 zum Einsatz. Durch Fragebogen wurden die Fahrgäste um objektive Beurteilung des Fahrzeuges gebeten. Auch mehrere VLV-Mitglieder testeten den in Lübeck unter der internen Betriebsnummer 500 laufenden Bus. Außerdem veranstalteten die Stadtwerke Lübeck für den VLV am Morgen des 10.6. (SA) eine Sonderfahrt, die den Wg. 500 auch auf Strecken führte, wo er während seines Lübecker Probееinsatzes nicht zu finden war. Über den "VÖV-Standardbus II", seine positiven und negativen Eigenschaften sowie über die VLV-Sonderfahrt mit diesem Wagen wird mit Bildern ausführlich im demnächst erscheinenden FORUM 10 geschrieben.

Mit Eintritt des neuen Fahrplans am 1. Mai 1978 kehrten die Gelenkbusse der Stadtwerke Lübeck auch wieder an den Wochenenden auf Lübecks Straßen zurück. Mit Fahrplanwechsel am 28. Mai 1972 wurde der Gelenkbusbetrieb bei den Stadtwerken seinerzeit jeweils ab Samstag 16 Uhr bis zum Montagmorgen eingestellt. Eine damals zweifellos richtige Maßnahme, fuhren doch zu jener Zeit noch alle Gelenkzüge in Lübeck mit Schaffnern. Danach beschränkte sich der Einsatz von Gelenkfahrzeugen am Wochenende allenfalls auf Sondereinsätze im Rahmen von Großveranstaltungen (Volksfestumzug, Fußballspiele), dieses aber mit zunehmender Einföhrung des schaffnerlosen Betriebes auch auf dem Gelenkbussektor vor allem in letzter Zeit häufiger und häufiger. Seit 1. Mai 1978 wird das Netz der Stadtwerke Lübeck nun auf der Linie 1 wieder regelmäßig an Sonntagen von Gelenkbussen bedient.

Auch einige interessante Sondereinsätze mit Gelenkbussen gab es in letzter Zeit zu verzeichnen. Am 20.5. (SA) waren als Einsatzwagen zum Fußballspiel um die Deutsche Amateurmeisterschaft VfB Lübeck gegen Preußen Berlin die folgenden Gelenkzüge im Einsatz (Abfahrt ab Stadion Lohmühle):

Wg. 238 4E - St. Hubertus
Wg. 239 4E - Eichholz
Wg. 249 6E - Moising

Am 28.5. (SO) fand in d. Hanseaten-Kaserne in Lübeck-Blankensee ein Tag der offenen Tür statt, der bei der Bevölkerung großen Anklang fand. Aus diesem Grund wurde die Linie 8 mit zwei Zweiachswagen und vier Gelenkzügen gefahren. Dabei kamen die folgenden Fahrzeuge zum Einsatz: Wg. 234, 241, 251, 258, 375 und 386. Die Gelenkwagen bedienten jeweils die Fahrten der Linie 8 nach Blankensee bzw. St. Hibertus, während die Zweiachser die Fahrten nach Groß Grönau ausführten.

Zusätzlich pendelte Wg. 423 zwischen Burgfeld und Blankensee als Linie 8E jeweils vor einem Wagen der Linie 4.

Am 8.6. (DO) wurden die Reisenden eines von Neuenmarkt-Wirsberg und Kulmbach eingetroffenen DB-Touristik-Sonderzuges (vgl. S.21) von vier Stadtwerke-Sonderbussen vom Lübecker Hauptbahnhof aus zu den einzelnen Hotels gebracht. Die Fahrzeuge waren auf dem Bahnhofsvorplatz vor dem "Handelshof"-Gebäude aufgestellt und als "1-Sonderfahrt", "2-Sonderfahrt", "3-Sonderfahrt" und "4-Sonderfahrt" beschildert. Zum Einsatz kamen in Reihenfolge die Wagen 417, 414, 416 und 421.

Offensichtlich wurden jetzt auch die Nummernfilmbänder der Gelenkzüge mit den Liniennummern des Abendverkehrs versehen. Obwohl die Gelenkbusse direkt nicht am Abendverkehr beteiligt sind, gehört die Fahrt 19.59 Uhr ab Bad Schwartau schon zu den Touren des Stadtwerke-Busverkehrs ab 20.00 Uhr. Sie wird bereits von Bad Schwartau zum Roten Hahn über Karlshof und nicht direkt über die B 75 gefahren (Li. 1/2). Da diese Tour aber noch zwischen Bad Schwartau und dem ZOB mit einem Gelenkbus gefahren wird und nach Wagen- u. Fahrgastwechsel am ZOB erst ab dort mit einem Zweiachs-Bus, konnte der erste Teil der Fahrt nur als Linie 1 und nicht als 1/2 ausgeschrieben werden, da die Gelenkbusse bislang noch nicht über die Liniennummern des Abendverkehrs auf ihren Filmbändern verfügten. Das hat sich nun geändert. Erstmals wurde am 3.5. (MI) die Fahrt 19.59 Bad Schwartau-Karlshof-Herrenwyk-Roter Hahn der bis zum ZOB fahrende Gelenkzug mit der Beschilderung "1/2 - Roter Hahn" gesehen. Es war der Wg. 249.

Verkehrsbetriebe des Kreises Plön

Die Verkehrsbetriebe des Kreises Plön (VKP), die ein dichtes Omnibusnetz zwischen Plön, Kiel, Schönberg/H. sowie der Ostsee betreiben und zur "Deutschen Eisenbahn Gesellschaft, Frankfurt/M." gehören, besitzen auch mehrere ehemalige Busse der Stadtwerke Lübeck, die vor allem im Schüler- und Verstärkungsverkehr zum Einsatz kommen. Verschiedene Wagen wurden inzwischen bereits ausgemustert. Insgesamt liefern bzw. laufen die folgenden ehem. Stadtwerke-Busse bei den VKP:

VKP-Betr.Nr.	ehem.Stw.-Betr.Nr.	Typ	Baujahr	Pol.Kennz.	Reklame	Bem.
???	Wg.d.Serie					
	190 - 196	D/B O 317	1962	?	Jägermeister	a
632	65	D/B O 317k	1963	?	?	a
633	67	D/B O 317k	1963	?	?	a
634	68	D/B O 317k	1963	PLÖ-PS 55	Freter-Hochseef.	
637	71	D/B O 317k	1963	?	Jägermeister	a (?)
668	302	D/B O 317k	1966	PLÖ-TR 15	divi-Warenhaus	
669	303	D/B O 317k	1966	PLÖ-TR 16	Karstadt	
6610	306	D/B O 317k	1966	PLÖ-TR 17	Landesbausparkasse	
6611	308	D/B O 317k	1966	PLÖ-TR 18	divi-Warenhaus	
ohne Nr.	319	D/B O 317k	1967	PLÖ-TR 28	Plaza	
ohne Nr.	320	D/B O 317k	1967	PLÖ-TR 29	Plaza	
6712	321	D/B O 317k	1967	PLÖ-TR 30	Plaza	
6714	324	D/B O 317k	1967	PLÖ-TR 37	Aldra-Fenster	

D/B = Daimler-Benz a = ausgemustert

Die Fahrzeuge sind sowohl in dem VKP-Betriebshof Plön als auch im VKP-Betriebshof Schönberg/Holst. (liegt direkt am Bahnhof) stationiert.

Hamburger Hochbahn AG

Mit Fahrplanwechsel schmolz wieder ein Stückchen des ohnehin nur noch aus der Linie 2 bestehenden Hamburger Straßenbahnnetzes dahin. Mit Betriebsschluß des 27.5. wurde der Abschnitt Rathausmarkt - Mönckebergstraße - Hauptbahnhof - Schleife ZOB eingestellt, da die Behelfsbrücke über die Baugrube der Harburger S-Bahn am Hbf abgebrochen werden soll und es nicht mehr lohnen würde, auf der neuen, festen Brücke noch Straßenbahngleise zu verlegen - die nun nur noch zwischen Rathausmarkt und Schnelsen fahrende 2 wird als letzte HHA-Straßenbahnlinie am 30.9.1978 stillgelegt. Der Straßenbahnbetrieb in Hamburgs berühmter Mönckebergstr. endete ersatzlos, Fahrgäste wurden auf die zum ZOB fahrenden Buslinien verwiesen.

=====

Redaktion: Michael Hecht,

Die vom 4. bis zum 7. Mai 1978 in Kassel veranstaltete 21. Tagung der Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) bot auch eine Fahrzeugausstellung der Deutschen Bundesbahn, die im Hbf der Nordhessen-Metropole stattfand. Zu dieser Ausstellung gehörten unter anderem die DB-Diesellokomotiven 236 213, 333 201 und 323 620, die auf dem oberen der neben stehenden Bilder zu sehen sind.

Aber auch die darunter gezeigten DB-Diesellokomotiven 290 319, 211 186 u. 216 202 nahmen an der o. a. Ausstellg. teil. Alle genannten Lokomotiven waren zum Ausstellungszeitpkt. im Bw Kassel beheimatet. Auf dem neben stehenden Bild sind an dessen rechtem Rand außerdem die ebenfalls zur damaligen Ausstellg. gehörten DB-Elektrolokomotiven 103 116 (Bw Frankfurt/M.) und 151 141 (Bw Nürnberg Rbf) zu sehen.

290 319 präsentierte sich 1978 noch in der 'alt-roten' DB-Farbgebung. Diese Lok wurde 1973 bei den Henschel-Werken in Kassel (!) unter d. Fabr.-Nr. 31 588 für die DB gebaut und war danach bei ihr sehr lange in Kassel stationiert. 1995 wurde diese nunmehr zur DB AG gehörende Lok mit Funkfernsteuerung ausgerüstet und erhielt dadurch neu die Betr.-Nr. 294 319. Sie gehörte dann zu den 294-Maschinen, die zwischen 2003-2007 jew. einen neuen Motor erhielten. Seither fährt sie als Lok 294 819. Heute ist d. DB Cargo AG ihr Besitzer, der sie in seiner Farbgeb. nach wie vor einsetzt. Das in Bebra - also nicht weit weg von Kassel.

DB-Lok 211 186 verfügte 1978 bereits über d. damals noch zieml. neue beige-blaue Bundesbahn-Fahrzeugglackierung. Diese Lok wurde 1962 unter d. Fabr.-Nr. 30 535 ebenfalls bei Henschel in Kassel für d. DB gebaut. In Kassel selbst war sie von 1973-1983 beheimatet u. kam damals vor allem v. Marburg/Lahn aus nach/von Siegen, Korbach, Brilon u. Bad Berlebg. zum Einsatz. Ihr letztes Bw vor DB-Ausmusterung am 30.6.1988 war das Bw Osnabrück. Danach wurde sie für Bauzugdienste nach Frankreich verkauft und dort 1996 endgültig ausgemustert u. anschl. verschrottet.



Fotos: Michael Hecht.



Die auf der Fahrzeug-Ausstellung anl. der BDEF-Tagung 1978 im Hauptbahnhof von Kassel gezeigte Diesellok 236 213 wurde 1943 unter der Fabrik-Nr. 12 051 bei der Berliner Maschinenbau AG (BMAG) als Lok des Typ 'WR 360 C' für d. Wehrmacht gebaut. Sie gehörte zu den WR-360-C-Maschinen, die 1949 in den Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn gelangten. Die setzte die o. a. Lok zunächst unter der Betr.-Nr. V 36 213 ein. Insgesamt erhielt die DB 95 Lokomotiven des beschriebenen Typs. 21 von ihnen wurden zwischen 1955 und 1957 mit einem erhöhten Führerstand und einer Führerhaus-Glaskanzel v. Typ 'Nürnberg' für den künftigen Einsatz im Einmannbetrieb ausgerüstet. Dazu gehörte auch die Lok V 36 213, die am 1.1.1968 die neue DB-Betriebsnr. 236 213 erhielt. Am 30.9.1973 wurde diese Lok vom Bw Husum ins Bw Kassel Hbf umbeheimatet, das incl. dieses Lok-Neuzuganges aber nur zwei 236-Maschinen besaß. Sie verfügten über keine festen Einsatzpläne und Umläufe und kamen lediglich vor Arbeitszügen sowie als gelegentl. V-60- und Kleinlok-Ersatz im Rangierbetrieb zum Einsatz. Am 27.5.1979 wurde die Lok 236 213, die damals noch immer zum Bw Kassel gehörte, von der DB ausgemustert. Danach wurde diese Lok an die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) verkauft, die sie am 2.9.1980 unter d. Betr.-Nr. V 36 007 erneut in Betrieb nahmen. Die Führerhaus-Glaskanzel war vorher bei dieser Lok entfernt worden, da sie mit dieser in keinen VGH-Lokschuppen hinein gepaßt hätte. Die beschriebene Lok beförderte nun Güterzüge auf d. VGH-Strecke Syke-Eystrup. Am 8.2.1985 erlitt sie einen schweren Motorschaden und mußte dauerhaft abgestellt werden. Am 7.9.1988 kaufte das DGEG-Museum in Bochum-Dahlhausen die VGH-Lok V 36 007 und ließ sie am 22.2.1989 von Hoya nach Bochum-Dahlhausen schleppen. Hier diente sie als Ersatzteilsponder für die ebenfalls inzwischen zur DGEG-Fahrzeugsammlung gehörenden, aber betriebsfähigen Schwester-Lokomotiven V 36 204 und V 36 231. Die ehemalige DB-Lok V 36 213 wurde entsprechend ihrer Aufgabe bei der DGEG als Ersatzteilsponder noch 1989 zerlegt und brauchbare Teile von ihr danach noch zur Reparatur der heute noch betriebsfähigen Maschinen V 36 204 u. V 36 231 verwendet. Fotos: Michael Hecht.

1978 war die Diesellok-Baur. 216 in und um Kassel noch allgegenwärtig und auch hier beheimatet. Ebenfalls in dem eine Kopfstation bildenden Hbf v. Kassel begegnete man den 216-Maschinen damals noch sehr oft. Nicht selten dabei auch den zuletzt gebauten 216-Lokomotiven, von denen einige lange in Kassel stationiert waren. Auch die 'Interzonenzüge' der Verbindg. Leipzig-Erfurt-Kassel-Ruhrgebiet-Rheinland gehörten 1978 noch z.Betr.-Alltag. Am 4.5.1978 ist einer dieser Züge auf dem oberen der neben stehenden Bilder in Kassel Hbf zu sehen. Es handelt sich um den aus DR-Rekowagen bestehenden D 453 (Mönchengladbach-Hamm/W.-Paderborn-Kassel-Bebra-Erfurt-Leipzig), den eine DB-Ellok nach Kassel Hbf befördert hat. Hier übernimmt ihn nun die DB-Diesellok 216 223, um ihn weiter über Bebra bis in d. DDR-Grenzbhf. Gerstungen zur Übernahme durch eine DR-Diesellok zu bringen. Auf den unteren Bildern hat ebenfalls am 4.5.1978 DB-Diesellok 216 224 den Gegenzug D 452 (Frankfurt/Oder-Leipzig-Mönchengladbach) von Gerstungen nach Kassel Hbf gezogen, von wo aus dieser 'Interzonenzug' mit einer DB-Ellok weiter fährt.

216 223 wurde unter der Fabr.-Nr. 4884 bei d.Krupp-Werken 1968 für d. DB gebaut, die sie am 18.12.1968 gleich mit EDV-Nr. in Betrieb nahm. Von 1975 bis 1991, 1994/95 und v. 1999 bis 2001 war diese Lok in Kassel stationiert. Am 30.1.2001 erfolgte ihre Z-stellg., am 29.5.2004 die endgültige Ausmusterung und im Okt. 2004 d.Verschrottg. bei d.Firma Steil in Trier.

216 224 wurde als letzte 216 überhaupt unter d.Fabr.-Nr. 4885 ebenfalls 1968 bei Krupp für d.DB gebaut u. gleich mit der o.a.EDV-Betr.-Nr. am 19.12.1968 in Betrieb genommen. In Kassel war diese Lok von 1975-1991, 1994-1996 und von 1997-2002 beheimatet. Z-Stellg.u. Ausmusterg.erfolgten bei d. DB

2004. Es schloss sich 2010 der DB-Verkauf und bis 2014 jew. ein Einsatz bei versch. Firmen an. Seit dem Juli 2014 gehört 216 224 zur Firma IGE in Hersbruck, die sie weiterhin einsetzt. Teilweise sogar vor Sonder-Reisezügen. Fotos: Michael Hecht.



Für die Teilnehmer der BDEF-Tagung in Kassel fand hier am 4. Mai 1978 (DO, Christi Himmelfahrt) eine Stadtrundfahrt durch die Nordhessen-Metropole mit KVG-Sonderbussen statt. Hier einer von ihnen in Form vom KVG-Bus Nr. 205, einem MAN-Standardbus der ersten Bustypen dieser Serie.

Foto:
Michael Hecht.



Aber auch mit einem Straßenbahn-Sonderwagen der KVG konnte anl. der o. a. Tagung am 4.5.1978 die Stadt Kassel erkundet werden. Zwischen dem Hbf und dem KVG-Betriebshof Holländische Str. pendelte den ganzen Tag über der historische zweiachsige KVG-Triebwagen Nr. 144 (gebaut 1909 bei der Waggonfabrik v. d. Zypen & Charlier, Museumsfahrzeug seit 1977). Auf den mittleren Bildern ist dieser Tw, der heute noch bei d. KVG als Museumswagen im Einsatz ist, am 4.5.1978 in der in der Nähe des Hbf's Kassel liegenden Schleife Ottostr. zu sehen.

1978 setzte die Kasseler Verkehrs AG (KVAG) auch noch im HVZ-Verkehr mo-fr zweiachsige Trieb- und Beiwagen aus Vorkriegsproduktion (gebaut 1936-1940 bei der Waggonfabrik Crede in Kassel) ein. Dieses noch in ihrer alten gelben KVG-Ursprungs-Farbschmierung. Am 4.5.1978,

dem Himmelfahrtstag des Jahres 1978 genossen die zu dieser Fahrzeugserie gehörenden KVG-Triebwagen 215 und 231 sowie einer der Vorkriegs-Beiw. die Feiertags-Pause im KVG-Betriebshof 'Holland' (Holländische Str.). Diese Fahrzeuge sind in der mitte des unteren Bildes zu sehen. Links ist der KVG-Gelenk-Triebwagen 260 erkennbar. Er wurde 1955 ebenfalls bei Crede in Kassel gebaut und als erster Gelenk-Triebwagen der KVG in Dienst gestellt. Ihm folgten bis 1958 noch 28 Triebwagen gleicher Bauart (Nr. 261-288), die aber 1978 überwiegend auch nur noch im HVZ-Verkehr der KVG mo-fr Verwendung fanden. Tw 273 ist als Museums-Fahrzeug erhalten geblieben, aber nicht betriebsfähig. Alle anderen der KVG-'Ur-Gelenk-Triebwagen') sind längst ausgemustert und verschrottet. Im rechten Bildteil ist Museums-Tw 144 zu sehen, der auch 2018 noch rollt. Fotos: Michael Hecht.



Den interessanten Straßenbahnbetrieb in Kassel konnte man während der dortigen BDEF-Tagung auch am 5.5.1978 (FR) beobachten und genießen. Sehr gut in der Hauptstr. von Kassel's Zentrum, der Königstr., wo am genannten Tag die neben stehenden Bilder entstanden. Sie zeigen oben d. KVG-Gelenk-Triebwg. Nr. 306, einen sechsachsigen Zweirichtungs-Gelenk-Triebwg., der 1966 bei den Wegmann-Werken in Kassel gebaut wurde.



Auf dem neben stehenden Bild ist in der Königstr. in Kassel am 5.5.1978 ein KVG-Straßenbahnzug der Linie 1 zu sehen, der den KVG-Beiwagen Nr. 561 enthält. Dieser Einrichtungs-Beiwagen wurde zusammen mit vier gleichartigen Fahrzeugen (Nr. 562-565) 1967 bei den Crede-Werken in Kassel gebaut. Links ist der KVG-Gelenk-Triebwagen 366 erkennbar, ein sechsachsiger Einrichtg.-Gelenk-Triebwagen, der 1971 bei den Wegmann-Werken in Kassel für die KVG gebaut wurde. Er schloss damals die Serie von sechsachsigen Gelenk-Triebwagen ab, die bei den Kasseler Fahrzeugherstellern Crede u. Wegmann mit DÜWAG-Unterstützung als Zwei- und Einrichtungs-Fahrzeuge für die KVG produziert wurden. Insgesamt waren es 33 Gelenk-Triebwagen.



Das untere Bild zeigt den schon an anderer Stelle gezeigten KVG-Gelenk-Triebwg. Nr. 260 am 5.5.1978 in Kassel's Königstr. auf d. KVG-Linie 8. Dieser Triebwg. gehört zur Serie der KVG-'Ur-Gelenk-Tw', mit denen auch die blau-Weisse KVG-Fahrzeugfarbgebung eingeführt wurde.



Alle abgebildeten Fahrzeuge sind heute (2018) längst aus d. KVG-Betriebsbestand ausgeschieden, ausgemustert u. verschrottet. Die KVG setzt nur noch Niederflur-Fahrzeuge des Stadtbahn-Typs ein.

Fotos:
Oben + Mitte =
Michael Hecht. Unten =
Sammlg. M. Hecht.

Der Sonderzug der traditionellen 'Großen Rundfahrt' aller BDEF-Jahrestreffen hieß beim 'Bundesverbandstag' in Kassel 'HERKULES-EXPRESS' und fuhr am 6. Mai 1978 (SA). Befördert wurde er von der damaligen Versuchslok 202 003, einer von drei 1970 bei Henschel in Kassel gebauten dieselelektr. Maschinen Typ DE 2500. Die zu diesem Loktrio gehörende Maschine 202 003 stand 1978 bei der DB im Miteinsatz, war damals



aber in Mannheim beheimatet. Zur Beförderg. des BDEF-Sonderzuges 'HERKULES-EXPRESS' kam diese interessante Lok extra nach Kassel. Von hier aus zog sie den genannten Sonderzug zunächst auf der Hauptstrecke Kassel-Frankfurt/M., der 'Main-Weser-Bahn', bis Treysa, wo er bei leider regnerischem Wetter auf den mittleren der neben stehenden Bilder zu sehen ist. Im Bhf. v. Treysa fand für den o. a. BDEF-Sonderzug auch der erste Fahrtrichtungswechsel statt. Hier begegnete er auch einem regionalen Personenzug (damals noch 'N') nach Frankfurt/Main, der aus einer DB-E1lok der Baureihe 141 und (wie auch der Sonderzug selbst) aus 'Silberlingen' bestand. Der 'HERKULES-EXPRESS' fuhr von Treysa aus über die heute (2018) schon lange nicht mehr existierende Bahnlinie nach Malsfeld weiter, die einst ein Teil der 'preußischen Kanonenbahn' Berlin-Wetzlar war. Der spärliche, zuletzt mit Schienenbussen durchgeführte Personenverkehr wurde hier 1981 eingestellt, einige Jahre später auch der Güterverkehr. Es folgte anshl. der Streckenabbau incl. der Verbindungskurve in Malsfeld, auf der der 'HERKULES-EXPRESS' am 6.5.1978 die Strecke Kassel-Bebra erreichte. Von Malsfeld rollte er dann über Bebra nach Bad Hersfeld, wo seine weitere Beförderung die Diesellok Nr. 30 der Hersfelder Kreisbahn (HKB) übernahm. Sie ist mit dem 'HERKULES-EXPRESS' auf dem unteren Bild im DB-Bhf. v. Bad Hersfeld zu sehen. Damals war in diesem Bhf. auch noch eine DB-Kleinlok stationiert, die in ihrer Wochenendruhe am rechten Bildrand zu sehen ist.



Auch HKB-Lok 30 war ursprüngl. eine bei d.Henschel-Werken in Kassel gebaute Versuchs-Diesellok. Von 1964 bis 1974 befand sich diese dieselelektr. Maschine unter den Betr.-Nummern V 320 001 und 232 001 bei der DB im Miteinsatz. 1976 wurde sie an die HKB verkauft, die sie danach vor Güterzügen auf ihrer Strecke einsetzte. 1984 wurde die HKB in die Hersfelder Eisenbahn GmbH (HEG) umgewandelt. Aber auch dieses Unternehmen gibt es nicht mehr.



Fotos:
Michael Hecht.

Am 6. Mai 1978 zog die HKB-Lok 30 den BDEF-Sonderzug 'HERKULES-EXPRESS' zunächst auf der HKB-Strecke v. Bad Hersfeld bis Schenkklengsfeld. Die DB-Lok 202 003 lief aber am Zugschluß auch auf der HKB-Strecke mit und im Bhf. Schenkklengsfeld tauschten die HKB-Lok 30 und die DB-Lok 202 003 die Zugenden, damit die ehem. V 320 den o. a. Sonderzug zurück nach Bad Hersfeld bringen konnte. Im Bhf. Schenkklengsfeld wurde während dieses auf den neben stehenden Aufnahmen abgebildeten Rangiermanövers auch HKB-Schienenbussen der Uerdinger Bauart begegnet, die damals den größten Teil des planmäßigen HKB-Personenverkehrs auf der Schiene abwickelten. Dazu gehörte auch ein dreiteiliger Glieder-Schienenbus als in Deutschland seltenes Fahrzeug. In Spanien kamen Uerdinger Schienenbusse dieser Bauart dagegen häufiger zum Einsatz.!



Die ehem. 'Super-Diesellok' V 320 001 bzw. 232 001 war als Lok 30 bei der HKB 1988 im Einsatz. 1989 kam sie zur Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), wo sie ebenfalls Güterzüge (hier sogar teilweise auf DB-Gleisen) beförderte. 1992 wurde die o. a. Lok nach Italien verkauft, wo sie bis 1999 Bauzüge zog. Danach kam sie zurück nach Deutschland u. hier zur Gleisbaufirma Wiebe, die sie als Lok Nr. 7 ebenfalls vor Bauzügen einsetzte. Dieses in gelber Farbgebung des Wiebe-Unternehmens; aber auch unter Präsentation d. Ursprungs-Nr. V 320 001. 2015 erlitt die beschriebene Lok einen Schaden, nach dem sie abgestellt werden mußte. Heute gehört sie als Standobjekt zum Henschl-Firmenmuseum in Kassel.



Fotos:
Michael Hecht.

Die DB-Diesellok 202 003, die mit dem BDEF-Sonderzug 'HERKULES-EXPRESS' am 6.5.1978 in den Bhf. Schenklengsfeld kam und hier mit diesem Sdztg. auf dem neben stehenden Bild zu sehen ist, bildete an dieser Stelle natürl. eine große Besonderheit. Die HEG und ihre Strecke gibt es, wie auch an anderer Stelle dieser Folge vom 'LBE-Express' beschrieben nicht mehr und in Schenklengsfeld ist d. Eisenbahn bereits seit langer Zeit Geschichte ! Das ahnte am 6.5.1978 noch niemand, als die beiden 'Super-Diesellokomotiven' (beide bei Henschel gebaut) im DB-Bhf. Bad Hersfeld nach Sdztg.-Rückkunft v. Schenklengsfeld nochmal nebeneinander zu bewundern waren. Die Sonderzug-Beförderung übernahm nun wieder 202 003. Vor Weiterfahrt des 'HERKULES-EXPRESS' auf der 'Nord-Süd-Strecke' von B.Hersfeld bis Göttingen fuhr an ihm in Bad Hersfeld aber noch ein DB-Güterzug mit einer DB-Güterzug-Ellok der Baur. 150 vorbei, was auf dem unteren Bild zu sehen ist. Genau war es die Lok 150 143. Von der sechssachsigen Lokbau-reihe E 50 (ab 1968 = 150) der DB wurden zwischen 1957 und 1973 insges. 194 Maschinen gebaut. Erste Ausmusterungen begannen 1998. Die letzten 150 musterte die DB Ende 2003 aus. Museal erhalten blieben danach die Lokomotiven 150 091 u. 150 186, die als Standobjekte heute im Eisenbahnmuseum in Koblenz-Lützel gezeigt werden. Alle anderen 150 wurden verschrottet.

Fotos:
Michael Hecht.



Das neben stehende Bild zeigt 202 003 noch einmal bei ihrem Lokumlauf im Bhf. Göttingen. Danach zog sie den BDEF-Sonderzug 'HERKULES-EXPRESS' von hier über Dransfeld nach Hann. Münden, wo bis 1964 sogar teilweise Schnellzüge auf ihrer Fahrt von Hannover nach Kassel u. umgek.rollten. Auf dieser Strecke, die es heute (2018) nicht mehr gibt und die abgebaut ist, konnte der o. a. Sonderzug am 6.5.1978 noch im Bhf. Dransfeld fotografiert werden, was das mittlere Bild zeigt. Von Hann. Münden rollte er dann noch auf d. Strecke Eichenbg.-Kassel bis ins benachbarte Kassel weiter, wo der 'HERKULES-EXPR.' nach seiner dortigen Rückkunft unten im Hbf d. Nordhessen-Metropole zu sehen ist. Diese Rückkunft bildete zugleich das Ende d. schönen, interessanten u. gelungenen 'Grossen Rundfahrt' vom BDEF-Verbandstag 1978 in und um Kassel.



Fotos:
Michael Hecht.

Der aus fünf Silberlingen und einem Gesellschaftswagen ('Roter Wagen') bestehende BDEF-SdZg. 'HERKULES-EXPRESS' fuhr am 6.5.1978 von Bad Hersfeld aus auf der 'Nord-Süd-Strecke' über Bebra mit seiner Zuglok 202 003 bis Göttingen weiter. Unterwegs hielt er dabei noch im Bhf. Eschwege West, wo er auf dem neben stehenden Bild zu sehen ist. Im Bhf. der Universitätsstadt Göttingen fand f. den 'HERKULES-EXPRESS' dann ein weiterer u. letzter Fahrtrichtungswechsel mit Lokumlauf v. Dieselelektromaschine 202 003 in diesem Bhf. statt, was die beiden unteren Bilder zeigen. Altbau- und Umbauwagen gehörten damals auch hier noch zum alltagl. Regel-Rollmaterial für d. Personenverkehr und bildeten die selbstverständl. Hintergrundkulisse für diesen Sonderzug-Aufenthalt mit Fahrtrichtungswechsel.

Fotos:
Michael Hecht.



Die BDEF-Tagung 1978 in Kassel endete am 7.5.1978 (SO) mit einer Sonderzugfahrt auf der Privatbahnstrecke Kassel-Naumburg. Für diese Fahrt kam wagenmäßig der historische 'HESSENCOURRIER' (HC) des gleichnamigen Vereins zum Einsatz. Befördert wurde der 'HESSENCOURRIER' bei der o. a. Fahrt von der Diesellokomotive V 166 der Kassel-Naumburger Eisenbahn GmbH (KN), weil im Mai 1978 noch keine Dampflokomotive für die Fahrten vor dem HC-Zug zur Verfügung



stand. Auf dem oberen der neben stehenden Bilder ist der Abschluss-Sonderzug des BDEF-Verbandstages 1978 auf seiner Fahrt nach Naumburg am 7.5.1978 im KN-Bhf. Elgershausen zu sehen. Die ihn befördernde KN-Diesellok V 166 wurde 1959 bei d. Deutz-Werken gebaut und damals als Lok V 82 von d.Köln-Frechen-Benzelrather (KFBE) in Dienst gestellt. 1969 war sie leihweise bei den Hoesch-Werken im Einsatz, bevor sie 1970 auch erstmal leihweise zur KN kam. Dieses Privatbahn-Unternehmen kaufte die o.a. Lok 1971 und versah sie danach mit dem oben zu sehenden orangefarbenen Anstrich. Während des Sonderzug-Aufenthaltes in Naumburg war dort vor dem KN-Lokschuppen am 7.5.1978 auch die KN-Diesellok V 167 zu sehen. Sie wurde 1965 ebenfalls bei d. Deutz-Werken gebaut und damals als Lok D 20 von der Dortmunder Eisenbahn (DE) in Betrieb genommen. Das DE-Unternehmen verkaufte diese Maschine 1977 an die KN, wo sie zum Aufnahmezeitpunkt im Mai 1978 immer noch die grüne DE-Lackierg. trug. 1985 und 1986 wurden die KN-Lokomotiven V 167 + V 166 beim Thyssen-Henschel-Werk in Kassel völlig umgebaut und modernisiert. Aus diesen Maschinen entstanden die fast Lokneubauten bildenden Lokomotiven Dg 201 + Dg 202, die heute (2018) noch für d. Beförderung von Transportzügen in Kassel für das dortige VW-Werk tätig und im Einsatz sind. Ebenfalls ist oben in Naumburg am 7.5.1978 der ehemals bei der 'Kaiserstuhlbahn' eingesetzte Dieseltriebwagen T 24 zu sehen, der damals zum HC-Fahrzeugpark gehörte, was aber jetzt nicht mehr der Fall ist. Dieser VT-Oldtimer ist heute nicht mehr in Kassel. Der HC-Museumszug rollt dagegen nach wie vor von Kassel nach Naumburg und umgekehrt. Seit Herbst 1978 mit Dampftraktion.



Fotos: Michael Hecht.



Das obige Bild zeigt alle drei dieselektrischen Lokomotiven des Versuchs-Typs DE 2500 am 27.8.1973 in Kassel, wo diese Lokomotiven bei den Henschel-Werken in den Jahren 1971-1973 gebaut wurden. Für Einsätze auf dem DB-Netz erhielten sie von Anfang auch Betriebsnummern nach dem Bundesbahn-Nummernschema – genau die Nummern 202 002, 202 003 und 202 004. Außerdem bürgerten sich für diese Lokomotiven gem. ihrer jeweiligen Ursprungs-Farbgebung die folgenden Namen ein: 202 002 = Weißer Riese, 202 003 = Roter Ochse, 202 004 = Blauer Bock. Das genannte Bild zeigt von links nach rechts: 202 002 (Bauj. 1971, Fabrik-Nr. 31 403, sechsachsrig), 202 003 (Bauj. 1973, Fabrik-Nr. 31 404, vierachsrig), 202 004 (Bauj. 1973, Fabrik-Nr. 31 405, sechsachsrig).

Alle elektrischen Teile der o. a. Versuchs-Lokomotiven lieferte incl. der elektrischen Fahrmotoren das BBC-Unternehmen in Mannheim. Bei diesen Fahrmotoren handelte es sich um neuartige Asynchronmotoren. Außerdem wurden modernste Halbleiterelemente und richtungsweisende Drehstromtechnik verwendet. Vor allem die beschriebene Elektroausrüstung der DE-2500-Lokomotiven war sehr stark auf die Zukunft ausgerichtet. Der jeweilige Dieselmotor dieser Lokomotiven entsprach dagegen ganz profan den auch in den DB-Diesellokomotiven der Baureihe 218 verwendeten Antriebsmaschinen.

Die Baureihen-Bezeichnung 202 für die o. a. DE-2500-Maschinen darf auf keinen Fall mit der Baureihen-Bezeichnung 202 verwechselt werden, mit der ab 1992 die Reichsbahn-Diesellokomotiven der Baureihe 112 versehen wurde. Zu diesem Zeitpunkt waren die DE-2500-Maschinen aber nicht mehr im Einsatz, so daß es zu keiner Baureihennummer-Doppelbelegung kam.

Wegen der optimalen und neuartigen E-Ausrüstung in den drei 202-Lokomotiven des DE-2500-Typs wurde die zu diesem Lokotrio gehörende Maschine 202 002 bereits 1973/74 in ein Fahrzeug mit weitgehender Ellok-Funktion umgebaut. Nach vielen Testfahrten wurde die bisherige 202 002 im Jahre 1977 in eine vollständige Elektrolok umgerüstet. Es schlossen sich danach umfangreiche und längere Testeinsätze für diese Lok in den Niederlanden an. In den 1980er Jahren wurde die ehem. Diesellok 202 002 des DE-2500-Typs dann Standobjekt im Henschel-Museum in Kassel, wo sie heute noch steht. Das nach wie vor in der Farbgebung des 'Weißes Riesen'.

Auch der 'Rote Ochse', die DE-2500-Lok 202 003, hielt sich zu Testeinsätzen in den Niederlanden auf. Das aber ausschl. als Diesellok. Testfahrten an anderen Orten folgten. Am 6.5.1978 zog 202 003 wie an anderen Stellen dieser Folge vom 'LBE-Express' beschrieben und abgebildet den Sonderzug der zur damaligen BDEF-Tagung in Kassel gehörenden 'Grossen Rundfahrt' vom 202-Erbauerort aus. Auch die sechsachsige Schwestermaschine von 202 003, die DE-2500-Lok 202 004, führte immer wieder Testfahrten an verschiedenen Stellen im In- und Ausland durch. So hielt sich diese 202 dafür 1977 in Skandinavien auf und 1979 bei den Ostthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE).

Außerhalb ihrer Test- und Versuchsfahrten absolvierten die o. a., gem. ihrer Typenbezeichng. jew. 2.500 PS starken Lokomotiven 202 003 und 202 004 intensive Mieteinsätze für die Deutsche Bundesbahn, die diese Lokomotiven hierfür 1973 in Mannheim (wegen der dortigen Nähe des BBC-Werkes, das am 202-Bau umfangreich beteiligt war) stationierte und jew. eine von ihnen in einem festen Einsatz- und Umlaufplan verwendete. Der sah die Beförderung eines Güterzuges von Mannheim nach Neckarelz und eines Güterzuges von Heilbronn nach Mannheim vor. Bei 202-Ausfall diente eine 194-Ellok (!) der DB als Ersatzmaschine. Später beinhaltete der 202-Laufplan des Bw Mannheim auch eine Reisezugleistung von Mannheim nach Frankfurt/Main.

202 003 wurde am Beginn der 1980er Jahre in ein Testfahrzeug zur Erprobung neuer Antriebs-Elemente und von Hochleistungs-Drehgestellen für Personen-Schnellverkehr umgebaut. Nach Abschluss der damit verbundenen Test- und Versuchsfahrten konnte 202 003 wegen ihrer Umbauten in den Planzugeneinsatz der DB beim Bw Mannheim nicht mehr zurückkehren. Der verblieb nach Urbau dieser Lok einzig bei bei Schwesterlok 202 004. 202 003 kam dagegen 1986 ins Museum für Technik und Verkehr in Berlin, wo sie heute noch als Standobjekt gezeigt wird.

Foto: Dieter Lüders, Sammlung M. Hecht.

Der DB-Mieteinsatz von DE-2500-Lok 202 004 wurde 1984 beendet. Im Folgejahr war diese Maschinen noch leihweise bei der auch an anderer Stelle dieser Folge vom 'LBE-Express' erwähnten Hersfelder Eisenbahn Gesellschaft mbH (HEG) im Einsatz, um dann abgestellt zu werden. 1991 wurde die DE-2500-Lok 202 004 in die Fahrzeugsammlung des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim aufgenommen, wo man sie heute noch ebenfalls als Standobjekt sehen und bestaunen kann.

Die drei 202-Maschinen des DE-2500-Typs lieferten durch ihre Konstruktion und ihre umfangreichen und zahlreichen Versuchs- und Testfahrten wichtige Erkenntnisse für den Bau späterer Ellok-Typen und Ellok-Bau-reihen in moderner Drehstromtechnik. Dieses auch für die Konstruktion der DB-Ellok-Baureihe 120. Als Diesellokomotiven hatten die 202-Maschinen des DE-2500-Typs nur wenig Bedeutung. Zum Zeitpunkt des Baues dieser Maschinen war bei d. Deutschen Bundesbahn schon die absolute Dominanz d. E-Traktion deutlich und für d. Diesel-Restbetrieb bevorzugte die DB weiterhin den hydraul. Antrieb. Auch das Ausland zeigte nur wenig Interesse am Loktyp DE 2500. So blieb es nur bei den drei Maschinen dieses Typs, die aber nach ihrer Nutzung alle museal erhalten blieben und als Museums-Exponate heute (2018 und damit zum überwiegenden Teil genau 45 Jahre nach Bau und Indienststellung) noch vorhanden sind !

Michael Hecht.



1979 wurde die DE-2500-Lok 202 004 bei den Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) auf deren Streckennetz vor Güterzügen erprobt und getestet. Während dieser Einsätze ist die o. a. Lok am 10.7.1979 mit einem Güterzug auf OHE-Gleis im OHE-Bhf. Celle Vorstadt zu sehen.

Foto: Karl Allerding, Sammlung M. Hecht.