

## MIT VOLLDAMPF INS GRENZLAND

Nur knapp zwei Wochen nachdem der Hamburger VVM-Verein die Notwendigkeit einer dringenden Fahrzeugüberführung mit der Gelegenheit für eine interessante Sonderfahrt in einer gelungenen Eisenbahnfreunde-Exkursion am 18.3.1973 verbunden hatte, bot auch der zweite große seinerzeit in Hamburg ansässige Veranstalter für derartige Exkursionen einen reizvollen Ausflug für Schienen-Fans an. Die 1960er und 1970er Jahre waren ja die Zeit, als es auch noch im Gebiet der damaligen Bundesbahndirektion Hamburg Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde in dichter Folge gab. Im genannten Gebiet bot sie wie auch an anderer Stelle erwähnt, seinerzeit vor allem auch der Verein „Freunde der Eisenbahn e. V.“ (FdE) an.

So auch am Samstag, d. 31. März 1973, als der FdE-Verein erneut eine von Hamburg ausgehende Tagesfahrt für Eisenbahn-Enthusiasten veranstaltete. Das Ziel dieser Fahrt lag aber nicht mal im Bereich der heimischen BD Hamburg, sondern vielmehr in der benachbarten BD Hannover in deren äußerstem Nordosten. Hier wollte FdE die nordwestlichen Ausläufer des Altmark-Gebietes besuchen. Die Altmark als solches gehörte im noch geteilten Deutschland des Jahres 1973 zwar zur DDR, aber ihre nordwestlichen Ausläufer, genau das „Drawehn“-Gebiet um die Stadt Bergen an der Dumme herum lagen in der Bundesrepublik im Landkreis Uelzen.

Mitten durch dieses Gebiet hindurch verlief die ehemalige Direkt-Hauptbahnverbindung Bremen – Berlin, die im 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts auch schnell als „Amerika-Linie“ bekannt wurde, weil damals auf ihren Gleisen zahlreiche Züge rollten, die Amerika-Auswanderer für deren Atlantik-Schiffs-Passage nach Bremen und Bremerhaven brachten. Aber auch viel Schnellzugverkehr nach / von Berlin rollte hier bis 1945.

Die Teilung Deutschlands unterbrach die „Amerika-Linie“, also die direkte Bahnverbindung Bremen – Soltau – Uelzen – Stendal – Berlin am Rande des Altmark-Gebietes. Die in den westlichen Deutschland-Zonen, also der späteren Bundesrepublik, zwischen Uelzen und der innerdeutschen Grenze verbliebenen Bereiche dieser Bahnverbindung hatten nun nur noch lokale Bedeutung im „Zonenrandgebiet“ der alten Bundesrepublik. Die Stadt Bergen/Dumme lag zwar in deren Bundesland Niedersachsen, der Bahnhof von Bergen hatte aber seinen Platz in der DDR am dort unterbrochenen Teil der alten „Amerika-Linie“. Als Folge dieses geo-politischen Kuriosums schuf die Deutsche Bundesbahn als Bahnhof für die Stadt Bergen/Dumme neu den Bahnhof „Nienbergen“, der auch zum Endpunkt des DB-Teiles der „Amerika-Linie“ wurde. Gleich östlich davon war diese einst so wichtige und bedeutende Bahnstrecke durch die DDR-Grenze unterbrochen und begann DDR-seitig und dort zum Netz der Deutschen Reichsbahn gehörend erst wieder in Salzwedel.

Der von Uelzen bis Nienbergen verlaufende Teil der Strecke hatte für den Personenverkehr in einer durch die Zonengrenze nun noch strukturschwächeren Region nur noch wenig Bedeutung. Immerhin wurde diese Strecke zwischen Uelzen und Wieren auch durch die von Uelzen über Gifhorn nach Braunschweig und umgekehrt fahrenden Züge benutzt, wozu auch bald die von Holstein und Hamburg zum Harz und zurück rollenden Fern-Eilzüge gehörten. Östlich von Wieren bis zur nahen DDR-Grenze war es aber ruhig auf den Schienen und das zweite Gleis von Uelzen bis Nienbergen war längst verschwunden. Für den bescheidenen Personenverkehr genügten einige wenige Schienenbusfahrten. Immerhin war im beschriebenen Gebiet der lokale Güterverkehr noch recht rege, wofür landwirtschaftliche Betriebe sorgten. Die Güterzüge wurden auf der Strecke Uelzen – Wieren – Nienbergen sogar noch bis zur Mitte der 1970er Jahre von Dampflokomotiven befördert. Verwaltungs- und betriebsmäßig gehörte diese Strecke zur Bundesbahndirektion Hannover. Für die Triebfahrzeugstellung der Züge bis/ab Nienbergen sorgte bis 1975 das Bw Uelzen. Das beschriebene Gebiet der geographischen „BRD-Altmark-Grenzausläufer“ des Jahres 1973 und der zur einstigen „Amerika-Linie“ gehörende Rest-Streckenabschnitt Uelzen – Nienbergen sollte Ziel einer Sonderfahrt des FdE-Vereins im Frühjahr 1973 werden, genau am Samstag, d. 31. März 1973. Gefahren wurde von Hamburg aus mit drei Sonderwagen, die von Hamburg bis Uelzen an planmäßige Reisezüge gehängt und mit diesen mitgeführt wurden. Wobei diese Sonderwagen zur ausschließl. Benutzung für die Teilnehmer der o. a. FdE-Fahrt vorgesehen waren. Fahrzeugmäßig handelte es sich bei den drei Sonderwagen für die FdE-Reisegruppe um zwei DB-Nahverkehrswagen der Gattung „Bn“, also 2.-Kl.-Fahrzeuge des „Silberling“-Typs sowie einen DB-Gesellschaftswagen. Diese Wagen präsentierten sich bis in die 1970er Jahre hinein farbmäßig allesamt in einer kräftigen und auffälligen Rot-Lackierung und waren deshalb auch nur als „Rote Wagen“ bekannt. Die Bezeichnung „Gesellschaftswagen“ oder gar kurz (der Wagengattung entsprechend) „WG“ verwendete sprachlich damals noch kaum jemand. Allenfalls sprach man vereinzelt von „Tanzwagen“ oder „Sambawagen“.

In den Eisenbahnfreunde-Sonderzügen der 1970er Jahren fehlte kaum mal ein „Roter Wagen“. Der diente nicht nur mannigfaltiger gastronomischer Versorgung derartiger Züge, sondern bildete auch das unbedingt notwendige Kommunikations-Zentrum dieser Züge, in denen man stets bekannte und vertraute Mitfahrer zum Getränke-begleiteten Plausch traf. Zumindest bis zum nächsten der damals nicht wenigen Fotohalte dieser Züge. Die beschriebene FdE-Fahrt am 31.3.1973 vollzog sich zwar nicht als eigener Sonderzug; aber auch bei „schnödem“ Sonderwagen-Einsatz in Plan-Reisezügen durfte der „Rote Wagen“ nicht fehlen, gerade auch der FdE-Verein legte auf den Einsatz eines solchen Wagens ganz großen Wert. „Kröger und sien Fruu“ versorgten hier die Teilnehmer nicht nur mit Speisen und Getränken - sondern auch mit allerlei „Döntjes“ teils wahren, teils „fabelhaftem“ Inhalts.

Zu den „Roten Wagen“ in DB-Fahrzeugbeständen der 1960er und 1970er Jahre darf noch ergänzt werden, daß diese durch Umbau aus alten Reisezugwagen in den 1950er Jahren entstanden waren - incl. Außenlautsprecher, durch die das Musikgeschehen im WG-Innenbereich auch nach draußen übertragen werden konnte, was bei Bahnhofs-Aufhalten von Sonderzügen mit „Rotem Wagen“ auch durchaus gern und oft geschah. Das waren dann aber meist Sonderzüge ohne Eisenbahnfreunde-Hintergrund. Bei „Extra-Zügen“ für Schienen-Fans beschränkte sich die Lautsprecher-Kommunikation auf die WG-Innenbereiche. Heute sind Außenlautsprecher bei Gesellschaftswagen nicht mehr erlaubt und längst tragen derartige Wagen auch nicht mehr das charakteristische „Samba-Rot“ einstiger WG-Zeiten. Heute sind derartige Wagen umgebaute Fahrzeuge der 1960er und 1970er Jahre, die nur noch von Privat-Unternehmen außerhalb der DB in Sonderzügen auf die Reise geschickt werden. Immerhin enthalten auch einige Züge, deren Fahrt von Veranstaltern mit Eisenbahnfreunde- u./od. Nostalgie-Hintergrund durchgeführt wird, derartige Gesellschaftswagen heutiger Prägung. Die versorgen gastronomisch in ihren Zügen aber nur noch wenige Eisenbahnfreunde; denn auch in Eisenbahnfreunde- und Nostalgie-Sonderzügen rekrutiert sich das Publikum zum überwiegenden Teil aus nur wenig überwiegend bahnbezogenen Fahrgästen - die Fans stehen zum Fotografieren und Filmen überwiegend draußen an den Sonderzug-Fahrestrecken.

Das war 1973 zum Zeitpunkt der beschriebenen FdE-Sonderfahrt noch anders und so hatte der hierfür eingesetzte „Rote Wagen“ noch einen überwiegend bahnanbezogenen Mitführ-Grund. Außer diesem „WG“ sollten an Stelle der tatsächlich verwendeten „Silberlinge“ eigentlich zwei Vorkriegs-Reisezugwagen für die o. a. Fahrt zum Einsatz kommen. Das hätte aber das Zusatzgewicht von zwei Eilzügen, in denen die drei Sonderwagen dieser Fahrt mitfahren sollten, überstrapaziert. Man hätte dann auf den „Roten Wagen“ verzichten müssen, was ja nun gar nicht in Frage kam. Am Ende der Vorbereitungen des rührigen und einfallreichen FdE-Reisedienstes stand der Kompromiss des Einsatzes vom „Roten Wagen“ und von zwei „Silberlingen“, der auch gewichtsmäßig vertretbar war.

Diese drei Sonderwagen (2 Bnb und 1 WG) wurden am Morgen des 31.3.1973 in Hamburg an den Schluss des von hier nach Berlin rollenden Schnellzuges D 337 gehängt, mit dem sie zum Beginn der beschriebenen FdE-Sonderfahrt von Hamburg bis Büchen mitgeführt wurden. Der D 337 wurde zum Fahrzeitpunkt noch ganz normal und planmäßig ab Hamburg von einer ölbefeuerten Reichsbahn-Dampflokomotive der Baureihe 01.5 befördert. Am 31.3.1973 war es die Maschine 01 0502.

So begann die Sonderwagen-Fahrt, die der FdE-Verein an diesem letzten März-Samstag von 1973 durchführte, sogar hinter einer Dampflokomotive, bei der auch der Gedanke präsent und gewiss war, daß wenige Wochen später, am 2. Juni 1973 der Einsatz der Reichsbahn-Dampflokomotiven nach/von Hamburg enden sollte und zugleich damit der letzte Regel-Betrieb mit Dampflokomotiven in Hamburg und dem Gebiet seiner Bundesbahndirektion überhaupt. Die Bundesbahn selbst setzte hier schon seit dem Herbst 1972 keine Dampfröscher mehr ein.

Entsprechend genossen die Teilnehmer der beschriebenen FdE-Exkursion am 31.3.1973 die Fahrt hinter der damals zum DR-Bw Wittenberge gehörenden Schnellzug-Dampflokomotive 01 0502. Dabei ging es auf der Bahnlinie Hamburg – Berlin durch den Sachsenwald hindurch und dort in Aumühle am VVM-Museumsgelände rund um die einstige Bw-Außenstelle vorbei, wo knapp zwei Wochen zuvor eine bereits beschriebene interessante VVM-Sonderfahrt begann und endete.

Am 31.3.1973 wurde in schneller Dampf-Fahrt schon bald hinter Aumühle der Bahnhof von Büchen erreicht, der damals noch DB-Grenzstation an der innerdeutschen Grenze war. Die drei Sonderwagen der FdE-Fahrt wurden hier vom Schluss des D 337 abgehängt. Die meisten Fahrtteilnehmer verfolgten das aber gar nicht, sondern eilten zur Zugspitze des D 337, um sich hier nochmal ganz genau das stolze DR-Dampflokomotive 01 0502 anzuschauen und wenig später seine kraftvolle Ausfahrt mit dem D 337 aus dem Büchener Bahnhof heraus in Richtung der damals nicht mehr weit entfernten DDR-Grenze zu erleben. Gegenüber im Lübecker bzw. ehemaligen LBE-Teil dieses Bahnhofes traf nur wenig später der Eilzug E 1931 (Kiel – Bad Harzburg mit Kurswagen Kiel – Kreiensen) ein. Den zog am 31.3.1973 die DB-Diesellokomotive 216 001 und damit eine der auch als „Lollos“ bekannten Vorserien-216. Die waren im Frühjahr 1973 noch alle im Bw Hamburg-Altona beheimatet und eine dieser neun Maschinen fuhr jeweils zusammen mit den Kurswagen Kiel – Kreiensen im Loklanglauf von Kiel über Lübeck, Büchen, Lüneburg, Uelzen, Gifhorn, Braunschweig, Bad Harzburg, Goslar und Seesen bis Kreiensen. Am 31.3.1973 war es das betriebsnummernmäßige „Lollo-Flaggschiff“ 216 001. An den Zug, mit dem diese Lok von Kiel und Lübeck her in Büchen eintraf, wurden an dessen Ende mit einer DB-Rangierlokomotive der Baureihe 260 (die es damals noch in Büchen gab) die drei Sonderwagen der FdE-Fahrt rangiert und angehängt. Danach fuhr der um diese drei Sonderwagen verstärkte E 1931 im Schlepp von 216 001 über Lauenburg bis Lüneburg weiter, wo auch für die Sonderwagen weitere Rangierbewegungen beim Zug- und Wagentausch zwischen den Zügen E 1931 (Kiel – Bad Harzburg) und E 1935 (Hamburg – Kreiensen mit Kw Kiel – Kreiensen) notwendig waren. Dann setzte 216 001 ihre Fahrt im Langlauf Kiel – Kreiensen vor E 1935 fort. Am Ende von dessen Stammwagen Hamburg – Kreiensen und den Kurswagen Kiel – Kreiensen liefen die drei zusätzlichen FdE-Sonderwagen, so daß die o. a. „Lollo“ eine beachtliche Wagenkette durch die sich anschließende Lüneburger Heide zu schleppen hatte. Das war auch der Grund dafür, daß sich für den Sitzwagenteil der Sonderwagen-Gruppe auf „Silberlinge“ beschränkt werden mußte - ausschl. schwere Wagen der Vorkriegsbauart hätten die Zugmöglichkeiten der „Lollo“ zu sehr beansprucht. Auch so hatte sie genug „am Harken“ und der Sound des Maybach-MD-870-Motors von 216 001 der ohnehin schon recht laut war, übertrug sich nun noch markanter in die Lüneburger Heide hinein, als hier E 1935 auf der Strecke Hamburg – Hannover von Lüneburg bis Uelzen per Diesel unter Fahrdracht rollte. Erleichterung gab es für „Lollo 1“ vor dem o. a. Eilzug erst wieder als im Bhf. von Uelzen die drei FdE-Wagen von diesem Zug abgehängt wurden. Auch deren Fahrt hinter der genannten Vorserien-216 barg ein Stück von Abschieds-Stimmung; denn (zunächst gerüchteweise) war davon zu hören, daß

diese Lokomotiven noch 1973 von Hamburg ins Ruhrgebiet für ausschließliche Güterzugdienste umbeheimatet werden sollten. Was dann auch tatsächlich so kam. Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1973 verloren alle „Lollos“ in Hamburg ihre Planeinsätze - einschl. des täglichen (!) Eilzug-Langlaufes Kiel – Kreiensen und zurück - und bis Herbst 1973 wurden sie nach und nach sämtlich ins Bw Gelsenkirchen-Bismark abgegeben. Der vorherige „Lollo“-Langlauf Kiel – Kreiensen ging am 3.6.1973 auf 220-Maschinen des Bw Lübeck über.

Am 31.3.1973 konnte man aber noch Hamburger „Lollo“-Plandienst erleben. Auch vor den Zügen E 1931 und E 1935. Dessen drei in diesen Zügen an diesem Tag von Büchen bis Uelzen mitgeführten FdE-Sonderwagen, sollten nach ursprünglicher Planung von Uelzen bis Nienbergen und zurück als eigener Sonderzug fahren. Das mit einer der noch im Bw Uelzen stationierten Dampflokomotiven der Baureihe 050. Das Ende des Dampflokeinsatzes bei diesem Bw war nahe und auch einer der Gründe für die beschriebene FdE-Fahrt, die aber ab Uelzen nicht als Sonderzugtour stattfinden konnte, weil fahrplantechn. Gegebenheiten dieser Variante im Wege standen. Immerhin fuhr 1973 ein lokaler Güterzug sogar auch an Samstagen von Uelzen bis Nienbergen und zurück. Ganz planmäßig befördert von einer der letzten in Uelzen stationierten 050-Dampflokomotiven. Dieser Nahgüterzug stand einem Sonderzug nach/von Nienbergen zu gewünschter FdE-Zeiten fahrplanmäßig im Wege. In dieser Situation bot die zuständige BD Hannover die Mitnahme der drei FdE-Sonderwagen im Güterzug Uelzen – Nienbergen und zurück an. Eine Schwierigkeit, die es auch bei einem Sonderzugeinsatz gegeben hätte, bestand in der Tatsache, daß es am DB-Streckenendpunkt der „Amerika-Linien“-Reste in Nienbergen keine Umsetzungsmöglichkeit für Lokomotiven gab. Hier endete der westliche Teil der „Amerika-Linie“ in zwei einfachen Stumpfgleisen. Im planmäßigen Personenverkehr fuhren ja nur noch Schienenbusse nach/von Nienbergen, für die ein Umsetzungsvorgang nicht notwendig war und im Güterzugverkehr wurden Wagen vom Nachbarbahnhof Schnega aus von der Lok bis nach Nienbergen geschoben. So wollte man es auch bei der Fahrt handhaben, bei der im Sa-Güterzug nach Nienbergen die drei Sonder-Personenwagen mit der FdE-Reisegruppe mitfuhren.

Der Zufall wollte es, daß am 31.3.1973 aber mangels entsprechendem Wagenaufkommen gar keine Güterwagen bis Nienbergen zu befördern waren. Wohl aber waren dort und in Schnega Wagen nach Uelzen abzuholen, so daß eine Lok sich für diese Wagenabholung von Uelzen nach Nienbergen begeben mußte. Die nahm nun auch die drei FdE-Sonderwagen und ihre Fahrgäste mit, so daß diese Wagen ab Uelzen eigentlich für ein Stück doch wie ein Sonderzug fuhren. Das im Schleppe der DB-Dampflokomotive 050 550 vom Bw Uelzen, die am 31.3.1973 für die Nienbergen-Fahrt eingeteilt war.

Das o. a. Dampfross fuhr mit den drei Personenwagen aber auf den östlich von Uelzen verlaufenden DB-Resten der „Amerika-Linie“ nur bis Schnega. Hier wurden diese Wagen auf einem der im dortigen Bahnhof 1973 noch vorhandenen Nebengleise abgestellt. Der Grund hierfür lag in einer kurzfristigen

Entscheidung der BD Hannover, diese Wagen entgegen ursprünglicher Planung doch nicht in Schiebefahrt, also ohne Lokbeförderung an der Zugspitze, von Schnega bis Nienbergen rollen zu lassen. Eine Möglichkeit, die FdE-Fahrt doch noch bis Nienbergen stattfinden zu lassen, hätte im Einsatz einer zweiten Lok bestanden. Dann wäre mit je einer Lok an beiden Zugenden gefahren worden und so die fehlende Lokumlaufmöglichkeit in Nienbergen sowie eine Schiebefahrt Schnega - Nienbergen umgangen worden. Eine zweite Lok stand dafür aber kurzfristig nicht zur Verfügung und so konnten die Wagen der FdE-Fahrt am 31.3.1973 nur bis Schnega fahren. Hier rangierte sie die Dampflokomotive 050 550 auf ein Nebengleis und fuhr anschließend alleine ins benachbarte Nienbergen, um dort die abzuholenden Güterwagen auf den Haken zu nehmen und nach Schnega zurück zu fahren.

Bis zu dieser Rückkehr mußten die Teilnehmer der o.a. Fahrt im Bhf. Schnega warten. Gute Gelegenheit für einen Besuch im "Roten Wagen". Aber auch über das umliegende Bahnhofsgelände hatten sich die eher ungewöhnlichen Gäste in niedersächsischer Altmark-Einöde verteilt. Die ausgesprochenen Streckenbereisungs-Fans unter ihnen brauchten wegen des Ausfalles der Reise-Endetappe bis Nienbergen nicht traurig zu sein; denn 1973 fuhren ja noch Schienenbusse im Planverkehr dorthin und der Nienbergen-Besuch ließ sich noch zu einem späteren Zeitpunkt in privater Tour (wie auch vom Berichterstatter entsprechend getan) nachholen.

Als Dampflokomotive 050 550 mit ihren Güterwagen am 31.3.1973 von Nienbergen her nach Schnega zurückkehrte, nahm sie hier weitere Güterwagen auf und auch wieder die drei Sonder-Personenwagen der beschriebenen FdE-Fahrt. In deren Verlauf wurde nun von Schnega bis Uelzen mit einem echten "GmP", einem "Güterzug mit Personenbeförderung" gefahren - bzw. noch passender ausgedrückt, gedampft. Die ausschließlich auf den Nahgüterzug-Dienste beschränkten Einsätze der 050-Maschinen des Bw Uelzen bildeten die letzten planmäßigen Dampflokomotive-Einsätze im Nordosten der BD Hannover. Die Üelzener 50er beförderten Güterzüge von Uelzen bis Nienbergen, Wittingen, Braunschweig, Dannenberg, Lüchow, Soltau und Bremen. Im Sonderdienst schleppten sie ebenfalls Militärzüge in die Lüneburger Heide hinein und sehr umfangreich war auch die Beförderung von Rüben-Transportzügen in jedem Herbst für die große Zuckerfabrik in Uelzen.

Zu den letzten in Uelzen und im Nordosten der BD Hannover stationierten Dampflokomotiven gehörte die Maschine 050 550, die am Nachmittag des 31.3.1973 sogar mal einen "GmP"-Zug über die östlichen DB-Reste der "Amerika-Linie" schleppte. Einst dampften hier sogar die badischen IVh-Schnellzugmaschinen des Bw Bremen (Baur. 18.3) mit Schnellzügen Bremen - Berlin und umgekehrt. 1973 war das nur noch ferne Erinnerung. Auch für die Teilnehmer der FdE-Fahrt auf den o.a. Strecken-Resten. Die freuten sich aber darüber, hier überhaupt wenigstens im Dampflokomotive-Schlepp fahren zu können: denn der bescheidene Regel-Personenverkehr auf diesen Resten bestand seit

vielen Jahren ausschließl. aus Schienenbussen. Zumindest auf dem Streckenabschnitt Wieren - Schnega - Nienbergen. Von Uelzen bis Wieren und umgekehrt rollten ja wenigstens mit letztem "Fernverkehrs-Glanz" die von Holstein und Hamburg zum Harz und zurück rollenden Eilzüge. Die fuhren ab 1965 auch sämtlich mit Dieseltraktion.

Am 31.3.1973 bewegten sich aber ausnahmsweise besetzte Personenwagen mal unter Dampflok-Beförderung über die o.a. Strecken-Reste. Der "GmP", in dem diese Wagen von Schnega aus mitfuhren, beendete seine Fahrt im Rangier- und Güterbahnhof von Uelzen. Von hier aus bis in den benachbarten Personenbahnhof wurden die FdE-Sonderwagen von der DB-Rangier-Diesellok 260 303 gebracht. Im Pbf Uelzen stiegen die Passagiere dieser Wagen um in den D 584 (Passau - Hamburg), der sie in einer Gruppenfahrt von Uelzen nach Hamburg zurück brachte. Zuglok des D 584 war am 31.3.1973 die DB-Ellok 110 408.

Die o.a. Gruppenfahrt mußte allerdings in den Wagen des D 584 (auf reservierten Plätzen) erfolgen. Die drei Sonderwagen konnten in diesem Zug nicht mitgeführt werden. Sie rollten leer in einem der von Hannover über Celle, Uelzen und Lüneburg verkehrenden Eilzüge zurück, wofür aber nur einer der wenigen dieser hier mit 120 km/h verkehrenden Eilzüge genutzt werden konnte. Das war notwendig, weil die zur beschriebenen Sonder-Wagenfahrt eingesetzten "Silberlinge" über eine Höchstgeschwindigkeit von nur 120 km/h verfügten und die meisten Eilzüge von Hannover über Uelzen und Lüneburg nach Hamburg zum Zeitpunkt dieser Fahrt bereits mit einer Hg von 140 km/h fuhren. Nur wenige derartige Züge rollten mit nur 120 km/h und auf einen solchen mußten die o.a. Wagen warten. Um den Teilnehmern der FdE-Fahrt am 31.3.1973 aber keine längere Wartezeit in Uelzen zuzumuten, fuhren sie von hier bis Hamburg ohne Sonderwagen im D 584 mit.

In Hamburg endete dann am späten Nachmittag des letzten Märztages von 1973 diese schöne und interessante Fahrt, die nicht zuletzt zeigte, daß derartige Touren auch ohne den Einsatz eines eigenen Sonderzuges möglich waren. Mit Ausnahme von Uelzen am Fahrtende funktionierte das auch ohne Sonderzug umsteigefrei und auf gastronomische Wagenbegleitung brauchte im größten Teil der Tour auch nicht verzichtet zu werden. Und es konnte der Einsatz von Lokomotiven aller drei Traktionsarten verwirklicht werden, was zumindest bei weitestgehender, überwiegend umsteigefreier Durchgangsfahrt schon 1973 nicht mehr ganz so einfach auf den Gleisen der damaligen Deutschen Bundesbahn war.

Die schränkte ihren Dampflokbetrieb bald danach auch südlich der schon "dampffreien" BD Hamburg weiter beschleunigt ein. In und um Uelzen wurde dieser Betrieb 1975 aufgegeben. 212-Diesellokomotiven des Bw Hannover übernahmen zu diesem Zeitpunkt alle Aufgaben der bisher in Uelzen beheimateten Dampflokomotiven - zuletzt nur noch 50er-Maschinen. 050 550,

deren Einsatz noch am 31.3.1973 bei der FdE-Fahrt nach Schnega zu erleben war, wurde ebenfalls 1975 ausgemustert und bald danach verschrottet.

Der Regel-Personenverkehr im Streckenabschnitt Wieren - Schnega - Nienbergen endete am 25.5.1974. Für Güterzüge blieb dieser Streckenabschnitt aber in Betrieb und er wurde nun auch mehr und mehr das Ziel für Eisenbahnfreunde-Sonderzüge. Am 11.12.1976 fuhren die Eisenbahnfreunde Hannover e.V. sogar mit einem ehem. TEE-Dieseltriebzug der Baur. 601/602 von Hannover nach Nienbergen und zurück. Wegen seiner Bauart konnte er hier mühelos seine Fahrtrichtung wechseln.

Der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) kam am 18.10.1986 und 14.3.1987 von Lübeck aus mit Sonderzügen nach Nienbergen, die wagenmäßig aus dem einst zur Lübeck-Büchener Eisenbahn gehörenden VLV-Doppelstockwagen bestanden und sogar die Museums-Diesellok V 200 007 nach Nienbergen brachten.

Am Ende der 1990er Jahre wurde dann die seit der ersten Nachkriegszeit von hier bis ins benachbarte Salzwedel bestehende Gleislücke geschlossen. Im vereinten Deutschland entstand dadurch eine erneute durchgehende Eisenbahnstrecke von Uelzen bis Stendal und gleichzeitig wieder der direkte Schienenweg von Berlin nach Bremen. Dessen Teilstück Stendal - Uelzen wurde dabei sogar für elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet. Das zweite Gleis entstand hier aber nicht wieder und Fernzüge von Berlin nach Bremen und umgekehrt rollten hier auch nicht. Neben viel regionalem Personenverkehr gibt es auf der wieder durchgehenden Bahnlinie Uelzen - Salzwedel - Stendal aber ein wenig Fern-Reisezugverkehr durch IRE-Züge, die von Hamburg über Uelzen und Stendal nach Berlin und umgekehrt fahren. Bei Betriebsstörungen auf der Direktstrecke Hamburg - Berlin werden auch ICE-, IC- und EC-Züge über die Bahnlinie Uelzen - Stendal nach/von Berlin umgeleitet und es rollen auf dieser Bahnlinie viele Durchgangs-Güterzüge des Fernverkehrs. Lokaler Güterverkehr ist hier aber nicht mehr zu finden und im Streckenabschnitt Uelzen - Wieren verschwanden die Fern-Eilzüge, die diesen Abschnitt für ihre Fahrt von Holstein und Hamburg zum Harz und umgekehrt benutzten, bereits 1988, weil diese Eilzüge damals eingestellt wurden.

Auf der wieder durchgehend hergestellten, einst zur "Amerika-Linie" gehörenden Strecke Uelzen - Stendal sind auch immer mal wieder Sonderzüge zu finden, deren Fahrt von Eisenbahnfreunde-Vereinen veranstaltet wird. Das aber nur noch in Durchgangsfahrt. Immerhin gehören auch derartige Züge von/nach Lübeck immer mal wieder dazu.

Die bahnmässige Idylle, die das Gebiet zwischen Uelzen und der einstigen DDR-Grenze auch während der FdE-Fahrt in diesem Gebiet am 31.3.1973 noch bot, ist allerdings längst verschwunden. In Nienbergen deutet nichts mehr darauf hin, daß hier einmal das Ende des West-Teils der "Amerika-Linie" war.

Als die bis Salzwedel wieder durchgehend entstand, belebte man ihren einstigen Bahnhof Bergen/Dumme nicht neu und aus dem Bhf. Schnega wurde eine Hp-mäßige Einfach-Station, in der aber noch Zugkreuzungen möglich sind. Die einstigen Nebengleise des Bahnhofes Schnega sind alle verschwunden.

Eine Fahrt hierher in der Art der FdE-Tour am 31.3.1973 wäre heute auch aus vielen anderen Gründen als nun fehlenden Nebengleisen nicht mehr möglich. An einen Sonderwageneinsatz, wie ihn diese Tour damals bot, ist jetzt nicht mal ansatzweise zu denken, weil geeignete Züge zur Mitnahme derartiger Wagen nicht mehr existieren und Wagen dafür ebenfalls kaum noch. Auch eine Mitführung von mit Personen besetzten Wagen des Reisezugverkehrs in Güterzügen wäre heute nicht mehr realisierbar. So etwas geht noch allenfalls bei Militärtransporten.

Die "Roten Wagen" des Jahres 1973 und der damaligen Zeit gibt es nicht mehr. Gesellschaftswagen existieren zwar noch in geringer Anzahl, es handelt sich aber um andere Fahrzeuge als die, die einst als "Rote Wagen" eingesetzt wurden. In Eisenbahnfreunde-Sonderzügen heutiger Zeit werden als gastronomische Begleitfahrzeuge eher echte Speisewagen mit vielen Sitzmöglichkeiten bevorzugt. Die einstigen Tanz- und Samba-Wagen ohne diese Möglichkeiten sind dem heutigen Publikum in den o.a. Sonderzügen (deren Fahrgäste kaum mehr Eisenbahn-Fans sind) nur noch wenig bis gar nicht anbietbar. Derartige Wagen (nun aus anderer Fahrzeuggeneration und kaum noch rot lackiert) fahren aber noch in allgemeinen Touristik-Zügen mit Musik- und Tanzangebot. Aber solche Züge gibt es nur noch wenig.

Silberlinge in der Form, wie sie 1973 äußerst reichlich durch die damalige Bundesrepublik rollten, gibt es heute nur noch als Museums-Fahrzeuge in geringer Anzahl; selbst Silberlinge in der bei ihnen in den 1990er Jahren durchgeführten Modernisierung rollen kaum noch.

Die Bahnlinie von Hamburg nach Büchen präsentiert sich als Teil der vollständig zur Schnellfahrstrecke ausgebauten Bahnverbindung Hamburg - Berlin heute als moderner High-Tech-Schienenstrang. Der Einsatz der 01.5-Dampflokomotiven endete hier wenige Wochen nach der beschriebenen FdE-Fahrt am 2.6.1973. Lok 01 0502, hinter der auf dieser Fahrt von Hamburg nach Büchen gefahren wurde, setzte die DR nachdem 2.6.1973 noch bis zur Ausmusterung dieser Lok auf dem DR-Binnennetz ein. Danach wurde auch sie verschrottet.

Die Diesellok 216 001, die ebenfalls zu den auf dieser Fahrt zu erlebenden Zugmaschinen gehörte, verlor in Hamburg mit Beginn des Sommerfahrplans 1973 alle festen Einsatzpläne und kam am 26.9.1973 für Güterzugdienste ins Ruhrgebiet, wo die DB diese "Lollo" am 28.1.1982 ausmusterte. Im August 1982 wurde sie nach Italien verkauft, wo sie in der Region Emilia bei versch. Privatbahn-Betrieben ebenfalls für Güterzugbeförderungen eingesetzt wurde. Das ist sogar noch heute der Fall, wobei die ehem. DB-Lok 216 001 seit 2009 wieder äußerlich in ihren Ursprungs-Zustand zurück versetzt wurde. Vorher trug sie in Italien zeitweise eine gelb-grüne Farbgebung.

Der einst recht triste Bahnhof in Uelzen wurde in den 1990er Jahren gebäudemäßig zum berühmten "Hundertwasser-Bahnhof" umgestaltet und bildet seither eine der wenigen, aber nun viel beachteten Sehenswürdigkeiten der Heidestadt Uelzen. Deren Zuckerfabrik erhält ihre Zuckerrüben schon seit vielen Jahren ausschl. per LKW.

Bahnmäßig sind nicht wenige der heute im Regelbetrieb des Bahnhofes Uelzen anzutreffenden Fahrzeuge nicht mehr solche der DB, sondern gehören zum Rollmaterial der Firmen "Metronom" und "erixx". Das einstige DB-Bw in Uelzen ist lange Geschichte. Noch vorhandene Gebäudeteile seiner ex-Anlage dienen jetzt bahnfremden Zwecken.

Auch die Eisenbahn in Uelzen hat sich also gegenüber der Zeit vor 45 Jahren stark verändert - aber alle die damals am 31.3.1973 an der FdE-Fahrt von Hamburg nach Uelzen und Schnega teilnahmen, werden sich an diese Fahrt spätestens bei einem Aufenthalt im heutigen Uelzener Bahnhof erinnern. Und das sehr gerne!

Erwähnenswert ist auch noch die Tatsache, daß 1964 im damals noch in westlichem „Zonenrandgebiet“ verlaufenden Bahnstrecken-Abschnitt Wieren – Schnega – Nienbergen umfangreiche Film-Aufnahmen für die Produktion des deutschen TV-Spielfilmes „Die Gentlemen bitten zur Kasse“ stattfanden. Dieser mehrteilige 1965 im ARD-Fernsehen ausgestrahlte Film mit Horst Tappert und Günther Neutze als Hauptdarstellern befaßte sich mit dem britischen Postzug-Überfall des Jahres 1963, der seinerzeit im Bereich der Bahnverbindung Glasgow – London stattfand. In der deutschen Verfilmung dieses Tatsachen-Ereignisses diente der genannte DB-Bahnlinien-Abschnitt im „BRD-Zonenrandgebiet“ als ideale Kulisse für die Darstellung des Zugüberfalles, der in einer Region stattfand, die bahn- u. gebietsmäßig dem genannten Abschnitt ähnelte. Für den Zug, mit dem man den Überfall filmisch nachträglich darstellte, hatte man einige deutsche Post- und Güterwagen äußerlich so gut es ging als britische Fahrzeuge der „Royal Mail“ und der „British Railways“ mit Aufklebern und Spezialbeschriftungen hergerichtet. Ebenso die Lok, die im o. a. Film den überfallenen Zug bzw. seine deutsche Imitation zog: Bei ihr handelte es sich um die damals im Bw Hamburg-Altona beheimatete DB-Diesellok V 200 050, die nun eine Lok der „British Railways“ mimte. Für die umfangreichen Filmarbeiten zur Darstellung des Postzug-Überfalles war die Strecke Wieren – Nienbergen 1964 der ideale Drehort, weil hier damals nur wenig Zugverkehr stattfand. Heute wäre so etwas hier nicht mehr möglich, weil diese Strecke nun wieder zur Durchgangs-Bahnlinie Uelzen – Stendal gehört und auf ihr (wieder) Züge in nicht geringer Folge rollen. Daran dachte 1964 noch niemand. Die meisten der o. a. Filmarbeiten im Bahnlinien-Teilstück Wieren – Nienbergen fanden damals trotzdem in der Nacht statt, weil sich auch der tatsächliche Überfall zu nächtlicher Stunde ereignete.

Er wurde übrigens auch in Großbritannien verfilmt. Dort mit der gleichen Lok (einer Dieselmachine der class 40, Lok Nr. D 326), die auch den tatsächlichen Zug des spektakulären, bis heute unvergessenen Postzug-Überfalles zog. An ihn und die aus ihm auch entstandenen Filmszenen erinnerte sich der Autor dieses Berichtes als Teilnehmer der FdE-Fahrt am 31.3.1973 (wie auch andere Teilnehmer dieser Fahrt) als er in ihrem Verlauf über das Gleis der Strecke Wieren – Nienbergen rollte ebenfalls.

### Michael Hecht

(mit Erinnerungs-Hilfen von **Wolfgang Just**, der an der Organisation der beschriebenen Fahrt im damaligen FdE-Reisedienst umfangreich beteiligt war).

Beginn der FdE-Grenzland-Sonderfahrt am 31.3.1973: Hinter DR-Schnellzug-Dampflokomotive 01 0502 (Bw Wittenberge) ging es im D 337 (Hamburg-Berlin) von Hamburg nach Büchen. Das obere der neben stehenden Bilder zeigt D 337 mit der o. a. Dampflokomotive am 31.3.1973 vor Abfahrt in Hamburg Hbf und die Aufnahme darunter nach Ankunft im Bf. Büchen, der damals auch Grenzstation an der innerdeutschen Grenze war. Die Hintergrundkulisse des oberen Bildes wird durch eine DB-Ellok d. Baur. 103 gebildet, d. damals in ihrer Serien-Ausführg. noch zieml. neu in Hamburg waren. Die DR-Maschinen der Baureihe 01.5 verschwanden aus Hamburg wenige Wochen nach Aufnahme des genannten Bildes. Die DB-Maschinen der Baur. 103 blieben, sind hier heute (2018) aber auch schon längst Geschichte.

Fotos:  
Michael Hecht.



Im Verlauf der beschriebenen und abgebildeten FdE-Grenzland-Sonderfahrt ließ sich am Morgen des 31. März 1973 auch die Weiterfahrt des D 337 mit seiner Zuglok 01 0502 beobachten und fotografieren, was die nebenstehenden Bilder zeigen. In diesem Bhf., der wie schon erwähnt damals noch Grenzstation an d. innerdeutschen Grenze war, pausierte zum Aufnahmezeitpunkt auch eine Reichsbahn-Diesellok vom Typ 'Taigatrommel'. Genau war es Lok 120 313 vom Bw Hagenow Land. Die dieselekt. DR-Maschinen der Baur. 120 kamen von 1967 bis 1990 mit Güterzügen von der benachbarten DDR aus nach Büchen bzw. holten hier Güterzüge zur Fahrt in die DDR ab. Heute ist der Bhf. Büchen auch an der abgebildeten Stelle eine ganz normale Durchgangs-Station in nunmehr stark modernisierter Form und ohne irgendwelche Funktionen eines Grenzbahnhofes.

Fotos:  
Michael Hecht.



Die FdE-Grenzland-Sonderfahrt am 31.3.1973 wurde von Büchen aus im E 1931/1935 (Kiel-Kreien=sen) fortgesetzt, der mit seiner Zuglok, der DB-Dieselmachine 216 001 auf dem neben stehenden Bild von Kiel und Lübeck her im Bhf. Büchen eintrifft und anschließend kurzen Aufenthalt in diesem Bhf. hat, was das mittlere Bild zeigt. Auf der unteren Aufnahme hat 216 001 in ihrem damaligen Langlauf Kiel-Kreien=sen mit den Zügen E 1931 + E 1935 den Bhf. Lüneburg erreicht. Neben der 'Lollo' 216 001 ist die Ablage-Vorrichtg. für den Heizwasser-Schlauch erkennbar, mit dem in den Wintermonaten bei diesem Loklanglauf in seinen 216-Einsatzzeiten die Heizwasservorräte der jew. Zuglok ergänzt wurden. Im Hintergrund ist das Bw Lüneburg erkennbar.

Fotos:  
Michael Hecht.



Das obere der neben stehenden Bilder zeigt nochmals 'Lollo' 216 001 mit ihrer damals noch gültigen Bw-Anschrift 'Hmb-Altona' am 31.3.1973 während ihres Langlaufes Kiel-Kreien- sen vor den Zügen E 1931 und E 1935 im Bhf. Lüneburg. Im Hintergrund sind im benachbar- ten Bw eine 212 vom Bw Lübeck und dahinter eine 215 vom Bw Flensburg erkennbar. Die 215 wird kurz nach der Aufnahme des oberen Bildes den D 738 (Lüneburg-Lübeck-Kiel mit Kurswagen Berlin-Kiel ab Büchen) befördern. Auf den unteren Bildern ist 216 001 während des o. a. Langlaufes am 31.3.1973 im Bhf. Uelzen zu sehen. Dieser Langlauf bestand für die Vorserien- Maschinen der Baur. 216, die auch als 'Lollo's' bekannt waren, zum Aufnahme- zeitpunkt nur noch wenige Wochen. Anfang Juni 1973 verloren sie in Hamburg alle festen Einsatz- und Umlaufpläne und auch den Langlauf Kiel-Kreien- sen-Kiel. Bis zum Sept. 1973 wurden alle 'Lollo's' für anschließend aus- schließl. Güterzugein- sätze ins Ruhrgebiet um- beheimatet. Den Eilzug- Loklanglauf Kiel-Kreien- sen-Kiel übernahmen Anf. Juni 1973 im Bw Lübeck beheimatete 220-Maschinen.

Auf dem unteren Bild sind auch Teile des 1973 noch existenten Bahnbetriebs- werkes Uelzen erkennbar. Das gibt es heute (2018) schon lange nicht mehr. Noch vorhandene seiner einstigen Gebäude dienen jetzt bahnfremden Zwecken.

Fotos:  
Michael Hecht.



Das neben stehende Bild vermittelt regen Betrieb im Westteil des Uelzener Bahnhofes am Vormittag des 31. März 1973. Ganz links fährt DB-Dampflok 051 734 ins Bw Uelzen hinein. Nebenam am Bahnsteig wartet eine DB-Akku-Triebwagen-Einheit der Baur. 515/815 auf ihre Fahrt von Uelzen über Soltau nach Bremen und rechts dampft 050 550 durch d. Pbf Uelzen zur Übernahme der drei für die o.a. FdE-Fahrt eingesetzten Sonderwagen. Diese Wagen beförderte die mit Kabinentender ausgerüstete Lok 050 550 anschließend von Uelzen nach Schnega. Von Schnega dampfte diese Lok danach weiter zur Güterwg.-Abholung nach Nienbergen. Als sie von dort zurückkehrte, entstand im Bhf. Schnega das untere Bild, auf dem 050 550 mit Volldampf in den Bhf. Schnega hinein fährt.

Fotos:  
Michael Hecht.



Auf dem neben stehen  
 stehenden Bild  
 ist die DB-Dampf-  
 lok 050 550 im  
 Bhf. Schnega  
 nach ihrer  
 Rückkunft von  
 Nienbergen, wo  
 sie zwei Güter-  
 wagen abgeholt  
 hatte, zu sehen.  
 Links stehen die  
 drei Sonderwagen  
 der FdE-Grenzd.-  
 Sonderfahrt, die  
 hier während des  
 50er-Abstechers  
 nach Nienbergen  
 abgestellt waren.  
 Vor der Rückfahrt  
 nach Uelzen fand  
 mit 050 550 am  
 Nachmittag des  
 31.3.1973 noch  
 umfangreicher  
 Güterwagen-  
 Vershub im  
 Bhf. Schnega  
 statt, den die  
 unteren Aufnahmen  
 zeigen. Incl.  
 eines Wagens für  
 damaligen Vieh-  
 transport.

Fotos:  
 Michael Hecht.



Schließl. begann das  
Dampfross 050 550  
am 31.3.1973 im Bhf.  
Schnega damit,  
sich und ihre  
Güterwagen vor die  
Personenwagen d.  
FdE-Grenzland-  
Sonderfahrt zu  
rangieren, was  
das obere der  
neben stehenden  
Bilder zeigt.  
Es entstand  
im o. a. Bhf.  
ein eindrucksvol-  
ler 'GmP', den  
dem mittleren  
Bild zu sehen  
ist und den  
050 550 an-  
schliessend  
mit Volldampf  
von Schnega  
nach Uelzen  
beförderte.  
Die drei  
Personenwg.  
(2 Bn, 1 WG)  
liefen dabei  
am Zug-  
schluss.

Fotos:  
Michael Hecht.



Zum Zeitpunkt der beschriebenen FdE-Grenzland-Sonderfahrt, also im Frühjahr 1973, fand wie schon abgebildet in und um Uelzen noch relativ viel Dampflokbetrieb mit 50er-Maschinen vor Nahgüterzügen statt. Aber die Ablösung dieses Betriebes durch Diesellokomotiven hatte zum o.a. Zeitpunkt schon begonnen. Im Bw Bremerhaven-Lehe war kurz zuvor der dortige 212-Bestand aufgelöst und an das Bw Hannover abgegeben worden. Dies auch zur Ablösung von 50er-Dampfzügen des Bw Uelzen in deren Einsätzen. So war es auch nicht verwunderlich, im Verlauf der o.a. FdE-Fahrt im Bw Uelzen am 31.3.1973 die Diesellok 212 262 zu sehen, die kurz zuvor vom Bw Bremerhaven ins Bw Hannover gekommen war, was auch an der Bw-Anschrift dieser Lok auf dem oberen Bild deutlich erkennbar ist. Bis 1975 standen so viele 212-Diesellokomotiven zur Verfügung, daß der Dampflokbetrieb in Uelzen aufgegeben werden konnte. Die hier eingesetzten 212-Maschinen waren fortan solche des Bw Braunschweig. Sonderwg.-Fahrten nach Uelzen fanden auch nach der o. a. FdE-Tour immer wieder mal statt. Am 27.8.1982 sogar mit dem damals zum Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) gehörenden Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenb. (LBE), der damals im DB-Planzug E 3217 (Kiel-Kassel) von Lübeck bis Uelzen mitgeführt wurde, um eine Tagesreise-Gruppe nach Bad Bevensen zu bringen. Bis zu seiner Rückfahrt wurde der VLV-Doppeldecker im Bhf. Uelzen abgestellt, wo er auf dem mittleren Bild zu sehen ist, als gerade die DB-Lok 212 006 (Bw Braunschweig) an ihm vorbei fuhr. Der Dampflokbetrieb war zu diesem Zeitpunkt in und um Uelzen schon seit vielen Jahren Vergangenheit. Die Rückfahrt des VLV-Doppeldeckers als Sonderwg. Uelzen-Lübeck erfolgte am 27.8.1982 am Schluss des

E 3230 (Göttingen-Kiel), den die DB-Diesellok 220 045 (Bw Lübeck) von Bad Harzburg bis Kiel beförderte - wie auch schon umgekehrt am gleichen Tag den E 3230, mit dem der VLV-Doppeldecker nach Uelzen gelangt war. Sonderwg.-Mitführungen nach/von Uelzen, wie sie 1973 und 1982 stattfanden und in dieser Folge v. LBE-Express beschrieben u. abgebildet sind, können heute nicht mehr durchgeführt werden, weil es dafür geeignete Züge und Fahrzeuge nicht mehr gibt. Fotos: Michael Hecht



E 3230 (Göttingen-Kiel), den die DB-Diesellok 220 045 (Bw Lübeck) von Bad Harzburg bis Kiel beförderte - wie auch schon umgekehrt am gleichen Tag den E 3230, mit dem der VLV-Doppeldecker nach Uelzen gelangt war. Sonderwg.-Mitführungen nach/von Uelzen, wie sie 1973 und 1982 stattfanden und in dieser Folge v. LBE-Express beschrieben u. abgebildet sind, können heute nicht mehr durchgeführt werden, weil es dafür geeignete Züge und Fahrzeuge nicht mehr gibt. Fotos: Michael Hecht



Während der Aufenthalte bei der FdE-Grenzland-Sonderfahrt am 31.3.1973 waren im Pbf Uelzen auch MAN-Schienenbusse der Verkehrsbetriebe Hornburg (VH) anzutreffen. Die führten ja von der zweiten Hälfte der 1950er Jahre bis Ende Mai 1978 Miet- und Auftragsfahrten für die Deutsche Bundesbahn auf deren Strecken in Niedersachsen durch, wo sie im genannten Zeitraum vor allem in DB-Personenzugkursen des Vorharz-Gebietes anzutreffen waren. Zum o. a. Zeitpunkt, im Frühjahr 1973, gelangten die o. a. Schienenbusse aber auch in einzelnen Nto-Kursen der DB von Braunschweig aus über Gifhorn, Wittingen und Wieren bis Uelzen. Es war für die Miet- und Auftrags-einsätze der VH-Schienenbusse der nördlichste Anlauf- und Wendepunkt und seinerzeit das einzige planmäßige Auftauchen von Privatbahn-VT in Uelzen. Auf den obigen Fotos sind hier Schienenbusse der Verkehrsbetriebe Hornbg. am 31.3.1973 zu sehen. Auf dem unteren Bild verlassen diese Schienenbusse den Pbf Uelzen am genannten Tag als Nto 4694 nach Braunschweig und Salzgitter-Lichtenberg. Heute (2018) bestimmen in Uelzen die 648-Dieseltriebwagen der nicht zur DB gehörenden Firma 'erixx' das Betriebsgeschehen. Sie wickeln von hier aus aktuell den gesamten Plan-Personenverkehr nach/von Bremen (über Soltau) und nach/von Braunschweig (über Wittingen und Gifhorn) ab.

Fotos: Michael Hecht.

Der Westteil des Personen-Bahnhofes in Uelzen gehörte ursprüngl. zur 'Amerika-Linie' Berlin-Stendal-Uelzen-Bremen, die 1945 in der Nähe von Salzwedel durch die innerdeutsche Grenze unterbrochen wurde. D. Einheit Deutschlands ließ erneut einen durchgehenden Schienenweg von Salzwedel nach Uelzen entstehen, der am 18.12.1999 eröffnet wurde, wozu am 19.12.1999 im o. a. Bereich vom Pbf in Uelzen ein Bahnhofsfest stattfand, was auf dem neben stehenden Bild zu sehen ist. Außerdem im rechten Bildbereich einer der damals aus Doppelstock-Wendezügen und 143-Elektrolokomotiven bestehenden Regionalzüge, die ab dem 19.12.1999 von Magdeburg über Stendal nach Salzwedel und zurück fuhren. Heute bestehen diese Züge aus Elektrotriebzügen der Baur. 425. Die Reaktivierung des Streckenabschnittes Salzwedel-Nienbergen im ehem. Grenzbereich brachte auch die Elektrifizierung d. Strecke Stendal-Salzwedel-Uelzen. Ihre Zweigleisigkeit erhielt sie aber nicht zurück. Ab dem 28.01.2000 wurde diese Strecke sogar von einem IC-Zug der DB benutzt; genau dem IC 1149, der an Freitagen (und nur dann) von Münster/Oertze über Uelzen, Stendal und Magdeburg nach Leipzig fuhr. Wie sein jew. am Sonntag verkehrender Gegenzug diente dieser IC-Zug vor allem der Benützung durch Bundeswehr-Soldaten für d. Wochenend-Urlaub. Die beiden unteren Bilder zeigen den IC 1149 an seinem ersten Verkehrstag, dem 28.01.2000 im Westteil vom Pbf Uelzen. Über den nicht elektrifizierten Teil der 'Amerika-Linie', genau v. Münster bis Uelzen hatte d. damals in Stendal beheimatete DB-Diesellok 218 108 den ersten IC 1149 gebracht, was das mittlere Bild im Bhf.



Uelzen zeigt. Im Nahverkehr nach Bremen u. Braunschweig setzte die DB zum Aufnahmezeitpunkt 628-Triebwagen ein, von denen einer im rechten Teil des genannten Bildes in mint-grüner Farbgebung zu sehen ist. IC 1149 wurde in Uelzen zur Weiterfahrt nach Leipzig von der sich seinerzeit in der Farbgebung des damaligen DB-Touristikzuges präsentierenden DB-E110k 103 220 übernommen. Heute (2018) verkehren planmäßig keine IC-Züge mehr auf der Strecke Uelzen-Salzwedel-Stendal. 103 220 ist in der abgebildeten Farbgebung Standobjekt im Eisenbahnmuseum in Koblenz. 218 108 wurde 2014 ausgemustert und noch im gleichem Jahr verschrottet. Fotos: Michael Hecht.

## EISENBAHNFREUNDE-TOUREN INS LAND ZWISCHEN UELZEN UND GRENZE .....

..... gab es auch nach 1973 immer wieder. Nun auch immer mal wieder mit echten Sonderzügen, die auf der Rest-Bahnlinie im o. a. Gebiet nicht nur bis Schnega, sondern bis zum Endpkt. dieser Bahnlinie in Nienbergen rollten.

Am 11. Dezember 1976 (SA) kam hierher ein Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) von Hannover, der aus einem ehem. TEE-Dieseltriebzug der DB bestand und sich aus den Einzelfahrzeugen 601 015 (Triebkopf mit Dieselmach.), 901 106, 201, 407, 121, 301, 307, 117 und 108 (sämtl. antrieblöse Mittelwagen) und 602 004 (Triebkopf mit Gasturbine) zusammensetzte. Auf den neben stehenden Bildern ist der o. a. Sonderzug oben kurz vor dem Bahnsteig zu sehen, der den Endpunkt für den 1974 eingestellten Regel-Personenverkehr bildete. Darunter steht dieser Sonderzug am genannten Bahnsteig, der erst nach 1945 für den Rest-Personenverkehr von/nach Uelzen eingerichtet wurde. Lokumläufe konnten hier nicht stattfinden, aber für den Triebzug, mit dem die erläuterte und abgebildete EFH-Fahrt stattfand, war der Fahrtrichtungswechsel in Nienbergen am 11.12.1976 kein Problem. Als das Gleis von hier ins benachbarte Salzwedel wieder entstand, erhielt Nienbergen keinen Haltepunkt an der reaktivierten Durchgangs-Bahnlinie Uelzen-Salzwedel.

Der auf den neben stehenden Aufnahmen abgebildete ehem. TEE-Dieseltriebkopf ist 601 015 (siehe oben).

Fotos:  
Michael Hecht.



Am 14.3.1987 (SA) besuchte der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) mit seinem Sonderzug 'Altmark-Weser-Express' Nienbergen. Wagenmäßig bestand dieser Sonderzug aus dem VLV-Doppelstockwagen (ehem. Doppeldecker DW 8 der LBE) u. wurde von Lübeck über Uelzen nach Nienbergen von d. Lübecker DB-Museums-Diesellok V 200 007 befördert. Da ein Lokumlauf in Nienbergen nicht möglich war, fuhr ab Uelzen im o.a. VLV-Sonderzug an dessen Ende die damals im Bw Braunschweig beheimatete DB-Diesellok 212 140 mit. Die neben stehenden Bilder zeigen den VLV-Sonderzug 'Altmark-Weser-Express' in Nienbergen. Mit allerlei Rangierbewegungen wurde hier erreicht, daß die beiden erwähnten und abgebildeten Sdgg.- Lokomotiven von Nienbergen nach Uelzen an der Zugspitze liefen. Mit V 200 007 als alleiniger Zuglok fuhr der o. a. VLV-Sonderzug ab Uelzen über Soltau, Langwedel und Bremen nach Bremerhaven weiter.

Die DB-Diesellok 212 140 wurde nach einem Unfall 1990 ausgemustert und 1993 in Bremen verschrottet. Die Lübecker DB-Museums-Diesellok V 200 007 ist seit Ende Mai 2018 nicht mehr einsatzfähig.

Aktuell ist V 200 007 im ehem. Bw Lübeck abgestellt. Fotos: Michael Hecht.



Die neben stehenden Bilder zeigen den bereits erwähnten u. beschriebenen Sonderzug 'Altmark-Weser-Express' am 14.3.1987 auf seiner Fahrt von Uelzen nach Nienbergen, wo dieser Sonderzug auf dem oberen Bild im Bhf. Solten-dieck und unten im ehem. Haltepunkt Varbitz. Deutlich sind auch die Spuren der Zeit zu sehen, als hier noch eine bedeutende Hauptbahnstrecke mit einst zwei Gleisen als 'Amerika-Linie' Berlin-Bremen ihren Platz hatte. Zum Aufnahmezeitpunkt gab es in Solten-dieck und Varbitz keinerlei planm. Personenverkehr auf der Schiene mehr. Zuletzt nur noch spärlich mit Schienenbussen durchgeführt, endete er im Mai 1974. Heute gibt es an dieser Stelle wieder die einstige 'Amerika-Linie' als Hauptbahn und nun sogar im elektr. Fahrbe-trieb, der hier viele Züge rollen läßt. Manchmal sogar solche für oder von Eisenbahnfreunden, für die nun Nienbergen kein Endpunkt mehr ist. Der Haltepkt. Varbitz wurde bei Reaktivierung der Strecke Uelzen-Salzwedel in den Jahren 1998/99 nicht wieder er-öffnet.

Fotos:  
Michael Hecht.



# EISENBAHNFREUNDE- SONDERZÜGE IN SCHNEGA

... zeigen die neben  
stehenden Bilder,  
wobei auf dem oberen  
dieser Aufnahmen noch-  
mal der 'GmP'-Zug  
der 'FdE-Grenzland-  
Fahrt' am 31.3.1973  
mit DB-Dampflok  
050 550 im Bhf.

Schnega zu sehen ist.  
Wie an anderer Stelle  
beschrieben war dieser  
Zug streng genommen  
kein Sonderzug, sondern  
ein planm. Güterzug  
mit Personen-Sonderwg.

Das Bild darunter zeigt  
einen echten Sonderzug  
im o. a. Bhf.:

Den Sonderzug 'Altmark-  
Weser-Express' des  
Vereins Lübecker Ver-  
kehrsfreunde e. V.

(VLV), der am  
14.3.1987 Aufent-  
halt in diesem Bhf.

hatte. Befördert wurde  
dieser VLV-Sonderzug  
von Uelzen nach  
Nienbergen und zur.

durch die DB-Lokomotiven  
V 200 007 u. 212 140.

Im Bhf. Schnega fand man  
1987 noch Spuren einstiger  
Vorkriegs-Bedeutung dieses  
Bahnhofes an früherer

Hauptbahnstrecke Bremen-  
Berlin - unter anderem  
Reste von einst beleuchtetem  
Bahnhofs-Namensschild in Glasaus-  
führung. Das neben stehende Bild ent-  
stand am 14.10.2009 in Schnega und  
damit zu einem Zeitpunkt, als dort  
der Schienenweg ins nicht weit von  
hier entfernte Salzwedel wieder  
durchgehend zur Verfügung stand und  
in eine moderne Eisenbahnstrecke mit  
elektrischem Fahrbetrieb verwandelt  
hatte. Der Bhf. Schnega war dadurch  
zu einer modernen Station mit neu-  
zeitl. Bahnsteigen geworden, in der  
aber nur noch zwei Gleise existieren.  
Das Streckengleis und ein Ausweichgl.  
für Zugkreuzungen. Die Nebengleise  
für Orts-Güterzugverkehr gibt es in  
Schnega nicht mehr. Der findet  
hier längst nicht mehr statt  
und alle seine Gleise ver-  
schwanden bei der o. a.  
Strecken-Reaktivierung.

In dem auf die beschriebene Weise stark veränderten und modernisierten Bhf. Schnega ist auf dem genannten Bild  
am 14.10.2009 der VLV-Sonderzug Lübeck-Görlitz zu sehen, der damals mit der DB-Diesellok 218 499 und n-Wagen  
in modernisierter Form fuhr und in Schnega Kreuzung mit einem planm. Zug aus Ri. Stendal hatte. Durchgangs-  
Güterzüge des Fernverkehrs rollen heute wieder und anhaltend durch Schnega. Im Plan-Personenverkehr fahren  
hier heute (2018) DB-Elektro-Triebzüge der Baur. 425. Fotos: Michael Hecht.



In dem auf die beschriebene Weise stark veränderten und modernisierten Bhf. Schnega ist auf dem genannten Bild  
am 14.10.2009 der VLV-Sonderzug Lübeck-Görlitz zu sehen, der damals mit der DB-Diesellok 218 499 und n-Wagen  
in modernisierter Form fuhr und in Schnega Kreuzung mit einem planm. Zug aus Ri. Stendal hatte. Durchgangs-  
Güterzüge des Fernverkehrs rollen heute wieder und anhaltend durch Schnega. Im Plan-Personenverkehr fahren  
hier heute (2018) DB-Elektro-Triebzüge der Baur. 425. Fotos: Michael Hecht.

# EISENBAHNFREUNDE- SONDERZÜGE IM BHF. WIERNEN

.... zeigen die neben stehen-  
den Bilder. Dieser Bahnhof  
liegt an der von 1945 bis  
1999 in der Nähe von Salz-  
wedel unterbrochenen  
Strecke Uelzen-Salzwedel.  
In ihm zweigt aber auch d.  
Nebenbahnstrecke nach  
Braunschweig über Wittin-  
gen und Gifhorn ab. Auf der ge-  
langten auch einst die 1988  
eingestellten, von Hamburg  
und Holstein zum Harz und  
umgek. rollenden Fern-Eilzüge.  
Einer dieser Züge,

der E 2872 (Goslar-Flens-  
burg) verläßt auf den obern  
Bildern auf seiner  
Fahrt von Braunschweig nach  
Uelzen den Bhf. Wieren in  
Richtg. Uelzen am 11.12.1976.  
An diesem Tag wurde E 2872  
von der im Bw Oldenburg/O.  
stationierten DB-Diesellok  
220 073 gezogen. Der Ein-  
satz einer Oldenburger 220  
war seit dem Mai 1976 vor  
diesem Zug planmäßig.  
Nebenan wartet der schon  
an anderer Stelle dieser  
Folge vom 'LBE-Express'  
abgebildete und beschriebene,  
von Hannover nach Nienbergen  
und zur. fahrende Sonderzug  
der Eisenbahnfreunde Hannover  
(EFH). Er kam von  
Nienbergen her nach Wieren  
und fuhr von hier nach Fahr-  
richtungswechsel über Wittin-  
gen und Celle nach Hannover  
zurück. Wie zu sehen bestand  
der genannte EFH-Sonderzug  
aus einem ehem. TEE-Diesel-  
triebzug der DB, wobei es  
sich beim erkennbaren Trieb-  
kopf um 602 004 mit Gasturbi-  
nen-Antrieb (!) handelte.

Bis 1939 wurde die Hauptbahn  
Uelzen-Stendal planmäßig von  
Diesel-Schnelltriebwagen be-  
nutzt. Auf dem unteren Bild  
ist der auch schon an anderer  
Stelle erwähnte VLV-Sonderzug  
Lübeck-Görlitz am 14.10.2009  
mit DB-Lok 218 499 und n-Wg.  
im Bhf. Wieren zu sehen. Die  
durchgehende Wiederherstellg.  
d.Strecke Uelzen-Salzwedel  
zog auch in diesem Bhf.  
große Veränderungen und

Urbaute nach sich, die auch dieses Bild deutl. machen. Drei Gleise sind im Bhf. Wieren heute noch in Betrieb, zwei davon mit Neubau-Bahnsteigen. Alle Nebengleise und das auf den oberen Bildern zu sehende Stellwerk sind in diesem Bhf. verschwunden. Fotos: Michael Hecht.

