

Sonderzüge in Lübeck Hbf

Dienstag, 18. Juli 1978

Intercity-Züge nach Travemünde

Vom kommenden Donnerstag an ist das Ostseeheilbad Travemünde für zwölf Tage Zielort von Intercity-Zügen, die jeweils 280 bis 300 Fahrgäste für ein paar Stunden Aufenthalt mitbringen. Diese mit I.-Klasse-Großraum- und Speisewagen des modernsten Typs VT 601 — die Lok mit dem „Ertenschnabel“ — zusammengesetzten JC-Züge kommen aus Dortmund, Hamm, Lüdenscheid, Paderborn, Lage-Lippe und anderen Städten des Bergischen Landes. Sie treffen jeweils um 12 Uhr in Travemünde ein und warten dort auf dem Strandbahnhof für die um 18.30 Uhr beginnende Rückfahrt. Fi.

Selbst die "Lübecker Nachrichten" kündigte, sie in ihrer Ausgabe vom 18.7.78 an — die Invasion von "Intercity-Sonderzügen", die Travemünde aus dem Gebiet der Bundesbahndirektion Essen her in den Juli- und Augustwochen erreichte und damit auch den Lübecker Hbf passierte. Für den Eisenbahnfreund waren diese Züge schon deshalb von besonderem Interesse, weil sie aus Triebwagen-Garnituren der Baureihen 601/602/901 bestanden, also jenen "Intercity-VT", die Lübeck nur im Rahmen von Sonderleistungen anliefen bzw. anlaufen.

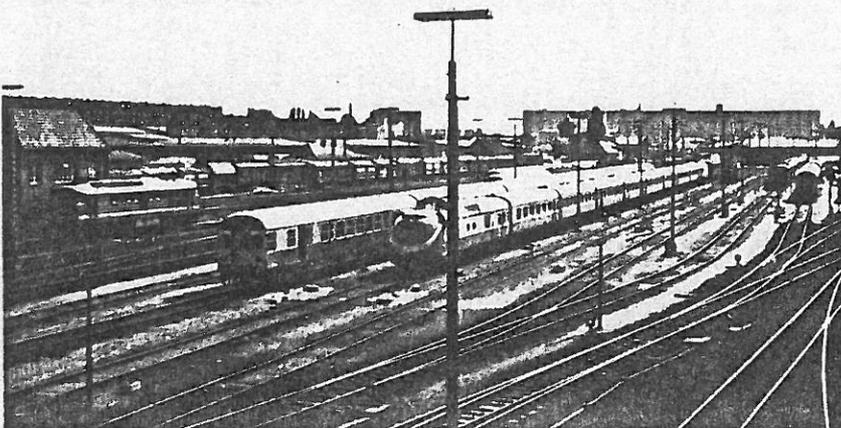
Für 38 DM im 1.-Klasse-Fahrzeug vom Ruhrgebiet, Sauerland oder Niederrhein nach Travemünde und zurück einschl. einer kleinen Ostsee-Schiffstour und einem mehrstündigen Aufenthalt in Travemünde selbst; das tolle DB-Angebot reizte so manchen und so gehörte die vollbesetzte 601/602/901-Einheit fast zum täglichen Bild im Lübecker Hbf bzw. Travemünder Strandbahnhof. Die Wagenkette zwischen den beiden jeweiligen Triebköpfen bestand eigentlich immer aus den folgenden 901-Fahrzeugen:

901 110 / 901 305 / 901 409 / 901 118 / 901 304 /
901 117 / 901 307 / 901 114.

An Triebköpfen kamen jeweils im Wechsel folgende 601 (Dieselköpfe) bzw. 602 (Gas-turbinenköpfe) zum Einsatz: 601 004 / 601 009 / 601 011 / 601 014 / 601 018 / 602 003 / 602 004. Dabei lief meistens an einem Ende einer der genannten 601-Maschinenwagen, am anderen Ende einer der beiden 602-Köpfe (602 001 und 602 002 sind bereits ausgemustert). Teilweise wurde aber auch mit je einem 601-Kopf an jedem Ende gefahren.

Die 601/602-Züge erreichten Travemünde jeweils gegen 12.00 Uhr. Während ihre Passagiere die erwähnte Schiffsfahrt antraten, begaben sich die VT-Züge leer nach Lübeck, wo sie für die Rückfahrt im Bw aufgetankt und im Abstellbahnhof gereinigt wurden. Leer ging es dann nach Travemünde Strand zurück, wo zwischen 17.30 und 18.30 Uhr wieder die Heimfahrt Richtung BD Essen angetreten wurde. An verschiedenen Tagen fuhr die jeweilige 601/602-Garnitur auch von Travemünde aus leer nach Hamburg-Altona, wo im dortigen Bw (das ja für die Unterhaltung dieser IC-VT zuständig ist), die Triebköpfe getauscht wurden. Mit neuen Maschinenwagen versehen fuhr die VT-Kette dann zurück nach Travemünde.

Diese Sonderfahrten mit 601/602 nach Travemünde wurden meistens über Bremen - Hamburg Hgbf (Hbn), teilweise aber auch über Hannover - Lüneburg abgewickelt. Dabei kam im nördlichen Teil der jeweiligen Sonderzugstrecke zwischen Hamburg/Lüneburg und Travemünde ein Lokführer des Bw Hamburg-Altona zum Einsatz, bis bzw. ab Hamburg/Lüneburg von der BD Essen her bzw. dorthin zurück ein Lokführer des Bw Dortmund Bbf. Das Begleitpersonal (Zugführer/Schaffner) stellten in den meisten Fällen die Abgangsbahnhöfe.



601/602/901-Garnitur pausiert im Rahmen einer Sonderfahrt Bestwig-Travemünde-Bestwig am Nachmittag des 23.7. im Abstellbhf. des Lübecker Hauptbahnhofes. Im Hintergrund rangiert sich eine DR-132 vom Bw her in den Hbf, um dort den D 1431 n. Rostock zu übernehmen.

Foto: Michael Hecht

Im einzelnen wurden 601/602/901-Garnituren in den folgenden Sonderzugläufen in Lübeck Hbf und Travemünde Strand registriert:

20.07.	(DO)	Dt 28261 / Dt 28260	Hamm/Westf. - Trs - Hamm/Westf.
21.07.	(FR)	Dt 28261 / Dt 28260	Lage/Lippe - Trs - Lage/Lippe
23.07.	(SO)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
24.07.	(MO)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
25.07.	(DI)	Dt 28267 / Dt 28266	Lüdenscheid - Trs - Lüdenscheid
26.07.	(MI)	Dt 28269 / Dt 28268	Letmathe - Trs - Letmathe
27.07.	(DO)	Dt 28271 / Dt 28270	Finnentrop - Trs - Finnentrop
28.07.	(FR)	Dt 28273 / Dt 28272	Paderborn - Trs - Paderborn
30.07.	(SO)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
31.07.	(MO)	Dt 28275 / Dt 28274	Hattingen - Trs - Hattingen
01.08.	(DI)	Dt 28277 / Dt 28276	Dortmund - Trs - Dortmund
02.08.	(MI)	Dt 28279 / Dt 28278	Duisburg - Trs - Duisburg
04.08.	(FR)	Dt 28283 / Dt 28282	Wesel - Trs - Wesel
06.08.	(SO)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
07.08.	(MO)	Dt 28285 / Dt 28284	Hamm/W. - Trs - Hamm/W.
08.08.	(DI)	Dt 28287 / Dt 28286	Coesfeld - Trs - Coesfeld
09.08.	(MI)	Dt 28289 / Dt 28288	Münster/W. - Trs - Münster/W.
10.08.	(DO)	Dt 28291 / Dt 28290	Warendorf - Trs - Warendorf
11.08.	(FR)	Dt 28293 / Dt 28292	Bielefeld - Trs - Bielefeld
12.08.	(SA)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
16.08.	(MI)	Dt 28287 / Dt 28286	Coesfeld - Trs - Coesfeld
17.08.	(DO)	Dt 28375 / Dt 28374	Duisburg - Trs - Duisburg
18.08.	(FR)	Dt 28293 / Dt 28292	Bielefeld - Trs - Bielefeld
20.08.	(SO)	Dt 28375 / Dt 28374	Duisburg - Trs - Duisburg
22.08.	(DI)	Dt 28269 / Dt 28268	Letmathe - Trs - Letmathe
24.08.	(DO)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
25.08.	(FR)	Dt 28265 / Dt 28264	Bestwig - Trs - Bestwig
27.08.	(SO)	Dt 28375 / Dt 28374	Duisburg - Trs - Duisburg
30.08.	(MI)	Dt 28271 / Dt 28270	Letmathe - Trs - Letmathe

Trs = Lübeck-Travemünde Strand.

Die entsprechenden Leerfahrten von Travemünde nach Lübeck Hbf oder Hmb-Altona u. zur. wurden unter den Nummern Lt 36.../Lt 36... (entsprechende letzte drei Ziffern der Hauptzugnr. hinter der 36) abgewickelt. In der BD Essen wurde die jeweilige 601/602/901-Einheit dann in der Nacht zum nächsten Abgangsbahnhof als Leer-VT gefahren. Wegen des großen Erfolges wurde diese Sonderzug-Aktion über den August hinaus bis in den September hinein verlängert. Über weitere 601/602-Aktivitäten in Lübeck u. Travemünde wird in der nächsten Ausgabe berichtet.

Was kam in den letzten Wochen außer diesen "Super-Triebwagen", die nach 21 Jahren Dienstzeit jetzt weitgehend aus dem Plandienst verschwunden sind u. nun vermehrt für Sonderleistungen genutzt werden, sonst noch so an Sonderzügen durch Lübeck Hbf?

Ein Tages-Sonderzug aus Richtung Hannover mit Ziel Malente-Gremsmühlen erreichte d. Lübecker Hauptbahnhof am 22.7. (SA) als E 26560 und kam abends um kurz nach 20 Uhr als E 26561 wieder zurück. Der aus 2 Bn, 1 WG und weiteren 2 Bn gebildete Zug wurde auf der Heimfahrt von 218 257 nach Lüneburg gezogen. Sie hatte ihn wohl auch am Morgen von dort geholt. Bei den Silberlingen handelte es sich um Wagen aus dem "Nahschwellverkehr Hannover", was man an den Filmzielbandkästen sowie den Reklamen erkannte, die diese Bn teilweise trugen.

Am 27.7. (DO) passierte Lübeck Hbf ein als D 17740 geführter Sonderzug Sonthofen - Eutin. Der anl. einer "Allgäu-Woche" in Eutin verkehrende Zug bestand aus 4 Bcm-Liegewagen und wurde von Lüneburg nach Eutin von 221 128 gebracht. Der Wagenpark fuhr am 2.8. (MI) als D 17741 nach Sonthofen zurück, wobei bis Lüneburg 221 120 als Zuglok fungierte. In der Zeit vom 27.7. bis 2.8. waren die vier Liegewagen in Lübeck Hbf abgestellt.

Am 29.7. (SA) wurde Lübeck Hbf von einer Osnabrücker 624/924-Garnitur erreicht, die als Dt 26646 von Osnabrück nach Sierksdorf (Hansaland-Haltepunkt) und Neustadt fuhr.

Die Garnitur bestand aus den Einzelwagen 624 680 / 924 427 / 924 200 / 624 637 - 624 645 / 924 404 / 924 424 / 624 673 und kam von Neustadt aus leer zum Auftanken und zur Reinigung nach Lübeck zurück. Nach durchgeführter Wartung begab sich der VT-Zug leer zurück nach Neustadt/Sierksdorf und trat von dort aus als Dt 26647 gegen 16.00 Uhr die Heimfahrt nach Osnabrück an.

Am 6.8. (SO) kam in das hiesige Gebiet ein "Beatzug" Goslar - Travemünde und zurück (so die Zuglaufschilder !). Der als E 26402 (Hinfahrt) und E 26403 (Rückfahrt) geführte Zug beförderte vorwiegend Jugendliche und bestand aus 1 Bdn, 1 Bym, 1 ByI, 2 Bn, 1 WGY(e), 1 Bn, 1 Bymb und 1 ABnb. 218 332 holte ihn von Lüneburg bzw. brachte ihn nach dorthin wieder zurück.

Am selben Tag rollte die zweite von insges. drei SYLTER WELLEN der DB-Generalvertretung Lübeck. Wie am 16.7. (vgl. Ausg. Nr. 024) wurde der Tages-Sonderzug Lübeck - Westerland/Sylt und zurück als E 27320 (Hinfahrt) und E 27321 (Rückfahrt) über Kiel-Rendsburg-Schleswig-Husum gefahren. Am 6.8. bestand er aus sechs Silberlingen, einem Neubau-Gesellschaftswagen sowie vier alten Schnellzugwagen. 221 120 war Zuglok im Abschnitt Lübeck Hbf - Kiel Hbf - Lübeck Hbf, 221 131 zog die SYLTER WELLE zwischen Kiel Hbf und Westerland bzw. umgekehrt.

Wegen Ende der Schulferien in Nordrhein-Westfalen wurde am 12.8. (SA) zum FEHMARN-EXPRESS ein Entlastungszug D 10140 von Neustadt/H. nach Düsseldorf gefahren.

221 135 beförderte diesen Entlastungszug von Neustadt nach Lüneburg.

Am 18.8. (FR) kam ein aus mehreren Bm-Wagen gebildeter Sonderzug von Basel Bad. Bf. nach Lübeck-Travemünde Skandinavienkai (!) durch Lübeck Hbf. Die Bm-Wagen trugen Zuglaufschilder mit der folgenden Aufschrift "Touristik-Express Fidelitas / Basel - Celle - Travemünde (Schiffsanschluss Finnland)". Der als D 21178 geführte Sonderzug wurde von Lüneburg bis Travemünde Hafen von 221 114 geführt. Sie brachte den Zug dann auch hinunter zum Skandinavienkai und den Leerpark anschließend zurück nach Lübeck Hbf, wo die Bm-Wagen auf Gleis 10 abgestellt wurden. Der Zug fuhr am 24.8. (DO) zurück von Lübeck-Travemünde; diesmal aber nicht bis Basel Bad. Bf., sondern nur bis Freiburg/Br. Der nun als D 21179 verkehrende "Fidelitas-Express" trat aber seine Heimfahrt ebenfalls auf dem Skandinavienkai an. Als Zuglok von hier bis Lüneburg kam 221 120 zum Einsatz.

Auch der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. tauchte in den Augustwochen im Sonderzugreigen des Lübecker Hbf auf, und zwar -wie auch an anderer Stelle in dieser Ausgabe ausführlich geschildert- am 26.8. (SA) mit seinem Sonderzug 'LBE-Express' Lübeck Hbf - Schönberger Strand (E 27616) und zurück (E 27617). Zum Einsatz kamen bei dieser VLV-Sonderfahrt erstmals der vereinseigene Doppelstockwagen und als Zuglok im DB-Teil die 221 133.

Am 27.8. (SO) fuhr dann ab Lübeck die letzte SYLTER WELLE im Jahre 1978. Es war zugleich die "größte Welle" in diesem Jahr, was eine Kette von elf Bm-Wagen (Heimat-Bhf. Hmb-Altona, einer davon beige-t.) und ein Neubau-Gesellschaftswagen am besten deutlich machten. 218 328 + 218 196 vorn sowie 221 133 als Schlußlok (sie hatte am Vortag ja den VLV-Sonderzug befördert), brachten die SYLTER WELLE bis Kiel Hbf, wo 221 133 den langen Sonderzug mit einigen Rangiermanövern auf die Gleise Richtg. Rendsburg umsetzen mußte. Im Abschnitt Kiel-Westerland-Kiel fungierte sie als alleinige Zuglok der SYLTER WELLE. Am Abend übernahm die Rückbeförderung von Kiel Hbf nach Lübeck Hbf wieder das Gespann 218 196 / 218 328. 221 133 blieb bis Lübeck als Schlußlok am E 27321. In Lübeck verließ dann 218 196 den Zug, während 218 328 den Leerpark sofort nach Hamburg-Langenhofen weiterbeförderte. 221 133 folgte n. Abfahrt des Leerzuges 218 196 ins Bw.

Ebenfalls am 27.8. fand in Travemünde das "Zoppoter Erinnerungsfeuerwerk" statt. Die DB fuhr aus diesem Grund einen Entlastungszug von Lübeck Hbf nach Travemünde. Dieser Sonderzug bestand aus dem Wagenpark des Eilzuges E 3070 von Hamburg (fünf b.-t. Eilzugwagen und ein Steuerwg.) sowie zusätzlich drei Silberlingen. Der als N 27800 verkehrende Zug verließ Lübeck Hbf um 19.55 Uhr im Blockabstand zu E 3104. Die Rückfahrt ab Travemünde Strand erfolgte um 22.10 Uhr (N 27801). Zuglok war auf Hin- und Rückfahrt 221 119.

Der 2.9. (SA) brachte gleich drei Sonderzüge nach Lübeck. Zum einen D 26814 bzw. D 26815 (Minden/Westf. - Sierksdorf/Neustadt u. zurück), bestehend aus 3 Bnb, 1 WGY(e) und 2 Bn (Bn aus "Nahschnellverkehr Hannover") mit Zuglok 218 456 im Abschnitt Lünebg. -Neustadt-Lünebg. und zum anderen D 26919 bzw. D 26918 (Osnabrück-Neustadt u. zurück), gebildet aus 2 n, 1 WG u. 3 n, befördert von Hamburg Hgbf n. Neustadt u. umgekehrt von 221 146.

Darüber hinaus kam am 2.9. gegen 16.45 Uhr ein Sonderzug IC 21330 von Weinfeldern und Frauenfeld (Schweiz) nach Lübeck-Travemünde Skandinavienkai durch Lübeck Hbf. Der Zug bestand aus TEE-Wagenmaterial (2 Avmz, 1 ARümh, 2 Avmz, 1 WRmh, 2 Avümh, 1 WRmh, 3 Avümh, 1 ARümh). Seine Beförderung wurde von Weinfeldern bzw. Frauenfeld bis Konstanz von einer Ellok der Schweizerischen Bundesbahnen (Lok der Klasse Re 4/4 II) durchgeführt, von Konstanz bis Offenburg kam eine DB-Ellok der BR 139 zum Einsatz, von Offenburg bis Lüneburg zog den Intercity-Sonderzug eine DB-Ellok der BR 103 und zwischen Lüneburg und Travemünde Skandinavienkai übernahm Diesellok 218 332 vom Bw Lübeck seine Beförderung. 218 332 brachte die leeren TEE-Wagen auch zurück nach Lübeck Hbf, wo sie bis zum 6.9. auf Gleis 3 abgestellt wurden, danach dann auf Gleis 10.

Am 9.9. (SA) fuhr der Zug als IC 21331 wieder zurück von Lübeck-Travemünde Skandi'-Kai nach Weinfeldern/Frauenfeld (Schweiz). Diesmal brachte ihn 218 337 nach Lünebg., von dort aus ging es wieder mit 103 weiter bis Offenburg. Von Offenburg bis Konstanz schleppten den Sonderzug diesmal zwei 139 über den Schwarzwald und das letzte Stück der Strecke blieb die Beförderung dieses Zuges wieder einer Schweizer Ellok vorbehalten.

218 337 war es auch, die am 9.9. nach Ablieferung des IC 21331 in Lüneburg dort f. die Rückfahrt nach Lübeck gleich einen anderen Sonderzug übernahm, und zwar den aus 10 Bm, 1 WG und einem 1 AR (Speisewagen) bestehenden D 25341 von Horrem (liegt an d. Strecke Köln-Düren-Aachen) nach Travemünde Hafen. Zur Reinigung schleppte 218 337 d. leeren Wagenpark anschließend zurück nach Lübeck Hbf (Ankunft gegen 16.45). Der Sonderzug fuhr am Abend desselben Tages als D 25340 zurück von Travemünde nach Horrem. Diesmal brachte ihn 221 146 nach Hamburg Hgbf.

Am folgenden Tag (10.9.) passierte auf Heimfahrt Richtg. Ruhrgebiet der Sonderzug D 28164 von Oldenburg/H. den Lübecker Hbf gegen 16.20 Uhr. Seine 14 Bm, 1 WGüe u. ein Speisewagen befanden sich bis Lüneburg im Schlepp von 221 118. Dem D 28164 folgte kurz darauf eine als Dt 26649 fahrende 624/924-Garnitur, die bereits am 8.9. aus dem Bereich der BD Hannover nach Puttgarden gefahren war und sich nun heimwärts begab. Folgende Einzelwagen wurden notiert: 624 645 / 924 424 / 924 404 / 624 673 - 624 646 / 924 473 / 924 439 / 924 201 / 624 638.

Ein Tages-Sonderzug E 26733 (Oldenburg/Oldbg. - Malente-Gremsmühlen) hatte Lübeck bereits am Morgen erreicht. Der aus 1 Bye, 1 Bnb, 1 WG und 3 Bnb bestehende Sonderzug kam bei Rückfahrt gegen 18.20 Uhr nochmal als E 26732 durch Lübeck. Zuglok war im Abschnitt Hamburg Hgbf - Malente-Gremsmühlen - Hamburg Hgbf die 218 337.

Sonstiges

Wie schon einige Male in den vergangenen Jahren (das FORUM wird sich damit nochmal ausführlich befassen), diente der Lübecker Hauptbahnhof in den ersten Septembertagen dieses Jahres wieder einmal als Filmkulisse. Gedreht wurde diesmal für die Fernsehfilmreihe "Tadellöser & Wolf", deren zweistündige Episoden das ZDF zu Weihnachten 1979 ausstrahlen wird. Die Filme spielen im Hamburg und Leipzig der fünfziger Jahre u. so mußte Lübeck's Bahnhofsatmosphäre gleich zwei große Bahnhöfe mimen; einmal auf Bahnsteig 4 (Gleise 8/9) den Hamburger Hbf u. auf Bhstg. 1 (Gleise 1/2) den Leipziger Hauptbahnhof. So gab es denn auf Bhstg. 4 bei vollem Weiterlauf des DB-Zugbetriebes des Jahres 1978 Reklametafeln u. -säulen mit Werbung aus den 50er-Jahren, einem alten Zuglaufanzeiger usw., während sich die Mannschaft der Schnellzüge von Rostock und Stralsund nicht schlecht gewundert haben dürfte, als sie bei Eintreffen auf Gleis 2 im Lübecker Hauptbahnhof dort plötzlich DDR-Wandsprüchen u. dergl. gegenüberstand. Um die nostalgische "Knickerbocker"-Atmosphäre der "goldenen Fünfziger" noch zu vervollständigen, fehlte eigentlich nur noch das, was in jenen Jahren die Schienenstränge beider deutschen Staaten prägte. Und jenes wichtige Requisit erschien dann am 3.9. (SO) in den Abendstunden - eine Dampflok mit alten Abteilwagen. Die DGEg hatte von Bochum-Dahlhausen aus mehrere ihrer historischen Wagen zusammen mit Dampflok 66 002 geschickt (vgl. V- u. Dampflok-meldungen in dieser Ausgabe) u. nostalgischer ging's nun wohl kaum noch. Wer konnte aber 1958 schon ahnen, daß es 1978 nicht nur keine Dampfzüge mehr auf Bundesbahn-Strecken geben würde, sondern das gesamte DB-Netz mit einem totalen Dampf-Verbot belegt sein würde. So wurde der "Dampfzug" dann am 4. u. 5.9. von Diesellok 220 043 bewegt. Nun, der Zuschauer wird es im nächsten Jahr nicht merken; denn die "V 200" bleibt dann unsichtbar. Bleibt als Anmerkung am Rande, daß auch sie ein Relikt der fünfziger Jahre ist. Damals der letzte Schrei der Mode ...

Und noch einmal: "Filmlok"
66 002 auf Gleis 1 des
Lübecker Hbf am Morgen
des 5.9.1978.
Die Nächte verbrachte
66 002 übrigens zusammen
mit ihrem Zug am Haken
auf d. Abstellgleis "Null"
innerhalb der Bahnsteighalle.

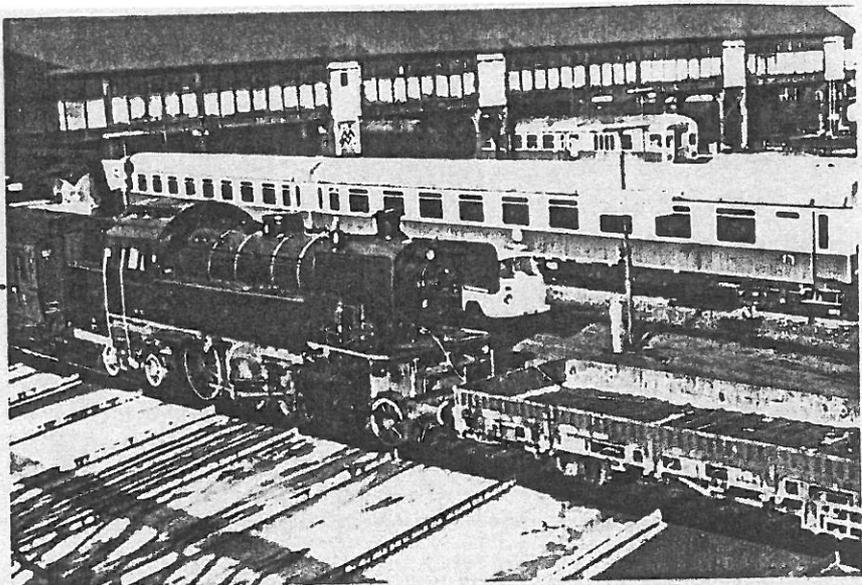


Foto: Michael Hecht

NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (Privatbahnen)

Verkehrsbetriebe Hornburg

Die Auflösung des VH-Schienenfahrzeugparkes ist abgeschlossen und wurde wie folgt durchgeführt: VT 11, VM 112 und VS 111 wurden an die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG) verkauft, während VT 12 und VS 113 von den Württembergischen Nebenbahnen (WNB) erworben wurde. VT 21 u. VT 22 wurden von der NIAG, Moers gekauft. Die NIAG betreibt auf der ehemaligen "Moerser Kreisbahn" zwar nur noch Güterverkehr, will die beiden ehem. VH-Triebwagen aber dort für Sonderfahrten u. als Bereisungsfahrzeuge heranziehen. Die neuen NIAG-Nummern der Triebwagen lauten T 20 (ex VH-VT 22) und T 21 (ex VH-VT 21). Vgl. zu dieser Notiz auch die Ausg. Nr. 011, 021 und 023.

Kiel-Schönberger Eisenbahn GmbH

Über die Beförderung des VLV-Doppelstockwagens auf der KschE-Strecke in der Obhut von V 82 anl. der Sonderfahrt Lübeck-Schönberger Strand u. zurück am 26.8. wurde bereits an anderer Stelle in dieser Ausgabe berichtet. Es darf hier noch erwähnt werden, daß über die Kiel-Schönberger Eisenbahn von Zeit zu Zeit auch ähnlich wie im Raum Lübeck Eintages- oder Mehrtages-Touristik-Sonderzüge rollen, die aus dem Ruhrgebiet, Niedersachsen und dergl. kommen und aus DB-Wagen bestehen. Die KschE übernimmt diese Sonderzüge in Kiel Hbf mit ihren Lokomotiven und befördert sie nach Schönberg/Holstein. So kam am 19.8. (SA) ein Tages-Sonderzug Freden/Leine - Schönberg/H. und zurück. Der Zug bestand aus 1 Byg, 1 Bn, 1 WG sowie 3 Byg und wurde über die KschE-Strecke von V 82 gezogen. Am 1.9. (FR) verkehrte auf der KschE dagegen ein Verwaltungs-Sonderzug Oberhausen - Schönberg/Holstein. Der aus 13 Wagen (11 Bm, 1 WG u. 1 WRtm) bestehende Sonderzug fuhr am 3.9. (SO) zurück nach Oberhausen. Über die KschE-Strecke wurde der Zug von den beiden KschE-Lokomotiven V 82 und V 61 geschleppt !

Am 4.8. (FR) kam die VVM-Dampflok mit eigener Kraft zusammen mit dem VVM-Wg. 91854 ("Belgier") nach Kiel-Süd, wo ihr Feuer gelöscht wurde. V 82 schleppte die Dampflok kalt ins Bundesbahn-Bw Kiel, wo die VVM-Maschine auf der Scheibe gedreht wurde und anschließend von V 82 nach Kiel-Süd zurückgebracht wurde. Dort heizte man die VVM-Lok 3 wieder an u. mit eigener Kraft kehrte sie nach Schönberg/Schönberger Strand zurück. Grund für diese "Drehungs-Aktion" waren Filmaufnahmen in Schönberger Strand für einen Fernsehfilm des Hessischen Rundfunks.

Der VVM erhielt in seinem Fahrzeugpark Zuwachs; und zwar einen ehem. DB-Dienstwagen. Dieser frühere preuß. Schnellzugwagen diente der DB zuletzt als "Bahnhofswagen Nr. 79099, Bw Stuttgart, Neubauamt Stuttgart, Bürowagen". Der VVM will das Fahrzeug als Mannschaftswagen nutzen. Der Wagen traf am 30.8. (MI) spät abends im Rangierbhf. Meimersdorf ein und wurde am 31.8. (DO) in einem planm. Güterzug von Kiel-Süd nach Schönberg/H. gebracht. Zuglok war dabei KschE-Lok V 61.

DEUTSCHE REICHSBAHN

Dampflokomotiven

Das Autoreisezugpaar D 1100/1101 (München Ost-Probstzella-Berlin u. umgek.) wird auch in diesem Sommer im Abschnitt Probstzella-Berlin-Probstzella von 01.05 des Bw Saalfeld gefahren ! Lediglich am 28.7. (FR) u. 18.8. (FR) fuhr diese 01.05 von Berlin n. Probstzella bereits mit dem D 1105 (Autoreisezug Berlin-Innsbruck), der nur an diesen

Tagen und um 19.12 Uhr ab Berlin Zoolog. Garten verkehrte. Bisher war im "Auto-reisezugdienst" überwiegend die 01 0521 zu beobachten. Diese Maschine war erst im März 1978 von Wittenberge in das Thüringer Bw (vgl. FORUM 10) umgesetzt worden ! Lediglich am 6.8. (SO) war 01 0501, am 13.8. die 01 0525 im Einsatz.

Mitte August fand in Dresden der vierte Verbandstag des "DMV" (Modelleisenbahnverband der DDR) statt. Aus diesem Anlaß fand dort in Radebeul Ost vom 11. bis 23.8.1978 eine Fahrzeugschau mit vielen Dampflokomotiven statt (genaue Aufstellg. folgt in Ausg. Nr. 026). Am 12.8. (SA) wurde ein Sonderzug für Eisenbahnfreunde aus Westberlin und dem Bundesgebiet gefahren. Die gesamte Fahrt wurde am 13.8. (SO) nochmal für DMV-Mitglieder durchgeführt. Am 12.8. kamen zum Einsatz als Zug vier alte Eilzugwagen und ein Mitropa-Speisewagen sowie als Zuglokomotiven: Dresden - Bad Schandau: 250 048, Bad Schandau - Sebnitz - Neustadt/Sachsen: 86 1333 (Bw Dresden), Neustadt/Sachsen - Bischofswerda: 52 8115 (Bw Bautzen), Bischofswerda - Dresden Hbf: 01 204 (Bw Dresden). Die 01 war nur noch für 95 km/h zugelassen.

Dampflokomotivbestand des Bw Halberstadt: 01 2137; 03 2154, 2157 u. 2177; 35 1043, 41 1103 u. 1185; 50 3501, 3512, 3529, 3552, 3556, 3557, 3558, 3559, 3562, 3565, 3568, 3575, 3579, 3586, 3604, 3606, 3629, 3631, 3632, 3639, 3645, 3650, 3662, 3673, 3675, 3680, 3700, 3707 u. 3708.

Die 01 2137 (äußerlich im einwandfreien Zustand) kam nach Umsetzung zum Bw Halberstadt dort auch schon zum Einsatz. Der Einsatz der BR 50.35 wurde etwas eingeschränkt, da zwei neue Diesellokomotiven f. Rangierzwecke zur Verfügung stehen.

An Altbau-50ern beheimatet das Bw Nossen noch: 50 1002, 1005, 1388, 1432, 1992, 1995, 2146, 2407, 2416, 2948, 3014, 3027, 3113, 3138 u. 3668. Bis zum Jahresende sollen diese Maschinen durch 50.35 abgelöst werden, womit die Altbau-50er bei der DR endgültig verschwinden.

Diesellokomotiven

Das nur an Samstagen verkehrende Schnellzugpaar D 1427/1426 Schwerin-Pasewalk-Szczecin Niebuszewo wird durchgehend von 118 des Bw Schwerin bis nach Polen befördert. Am 29.7. (SA) war hier z.B. 118 274 im Einsatz, die früher sehr häufig im Transitverkehr Büchen-Berlin-Büchen tätig war.

Seit Mai d. J. erhält die DR eine neue Serie von Diesellokomotiven der BR 132 ab Nummer 540 (Abnahme 18.5.78 im Raw Dessau) aufwärts. Als einzigen äußerl. erkennb. Unterschied zu den vorausgegangenen Serien weisen die neuen 132 ein rundes Fabrik-schild auf, in dem neben der Fabriknummer auch noch die Aufschrift "Made in USSR" in lateinischen Schriftzeichen erscheint. Die bisherige Inschrift wies in kyrillischen Schriftzeichen auf das Lokomotivwerk "Oktoberrevolution" in Woroschilovgrad hin. In diesem Werk werden die DR-132 auch weiterhin gebaut.

Einen seltenen 132-Besuch gab es in Lübeck Hbf am 28.7. (FR). Da wurde der D 1430 (Rostock-Köln) an Stelle der üblichen 132 des Bw Schwerin von 132 024 (Bw Rostock) nach Lübeck gebracht.

Sonstiges

Zum Ferienbeginn in Westberlin waren am 28.7. (FR) folgende interessante Zugkompositionen im Bhf. Berlin Zoolog. Garten bzw. in Berlin-Wannsee zu beobachten:

D 1105 (Berlin-Probstzella-Innsbruck/"Spree-Alpen-Express"/mit Autobeförderung) = 01 0521 (Bw Saalfeld) + 4 Bcm (DR) + 1 WRm (DR) + 3 WLABm (DR) + 2 DDm (DR).

D 1107 (Berlin-Probstzella-Villach/"Spree-Alpen-Express"/mit Autobeförderung) = 132 531 des Bw Erfurt als Ausnahme; sonst wird der Zug vom Bw Ostbhf. bespannt u. die Strecke nach Probstzella sonst nur v. Bw Halle P befahren.

D 1350 (Autoreisezug nach Lörrach) kombiniert mit D 10358 (Entlastungszug nach Frankfurt/M.) = 132 355 (Bw Halle P) + 118 112 (Bw Halle G), 4 DDm (DR) + 2 WLAm (DR) + 1 Bcm (DR) + 3 WLABm (DR) + 1 AByse (DB) + 4 Bye (DB) + 2 Bme (DR):

17 Wagen / 715 t !!!

D 1101 (Autoreisezug n. München Ost) kombiniert mit D 10301 (Entlastungszug nach München Hbf) = 132 285 (Bw Frankfurt/Oder), 3 Bnb (DB) + 1 ABnb (DB) + 1 Bnb (DB) + 1 WLAmh (DSG) + 2 WLAsüe (DSG) + 1 Bcm (DB) + 4 DDm (DR).

Am 4.8. (FR) verkehrten D 1101 + D 10301 erneut kombiniert in folgender Zusammenstellung: 132 460 (Bw Ostbhf.) + 01 0521 (Bw Saalfeld), 3 Bnb (DB), 1 ABnb (DB), 1 Bnb (DB), 2 WLAmh (DSG), 1 Bcm (DB), 4 DDm (DR). DDm-Autotransportwagen jeweils erst ab Berlin-Wannsee (Autoverlade-Bhf.).

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Hamburger Hochbahn AG

Am SAMSTAG, D. 30. SEPTEMBER 1978 wird in Hamburg die Straßenbahn stillgelegt. Über die Abschieds-Feierlichkeiten ist leider bislang noch kein Programm erschienen. Bitte beachten Sie die Tagespresse bzw. setzen Sie sich mit der VLV-Vereinsgeschäftsstelle in Verbindung.

Verkehrsgesellschaft Bremerhaven (VGB)

Wegen umfangreicher Erneuerungsarbeiten an der Geeste-Brücke in Bremerhaven wurde der VGB-Straßenbahnbetrieb im August zwischen Lehe und Hauptbahnhof vorübergehend eingestellt. Für den verbliebenen Pendelbetrieb im Abschnitt Lehe (Kehrschleife, vgl. FORUM 5) und Langen/Stadtgrenze waren noch fünf Straßenbahnzüge in Betrieb. Als Ersatz für die Gesamt-Straßenbahnlinie 2 verkehrte die sonst nur im Abend- u. Wochenendverkehr betriebene Buslinie 1 mit Gelenkbussen.

Stadtwerke Lübeck

Die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Lübeck haben ihre ersten Standardbusse vom Typ Daimler-Benz O 305 außer Dienst gestellt und verkauft. Bereits Anfang dieses Jahres war der seinerzeit erste Standardwg. bei den Stadtwerken, d. Ende 1969 angelieferte Wg. Nr. 325 zum Fahrschulbus umgerüstet worden. Dieses Fahrzeug trägt nun die neue Betr.Nr. 2! Im Juli wurden nun die Wg. 329 + 336 (ebenfalls Bj. 1969) aus dem Verkehr gezogen und nach Hessen verkauft. Es folgten im August die Fahrzeuge Nr. 326, 328, 332, 333, 335 und 347. Diese Busse gingen an die Firma Schilling-Reisen in Hürth (Erftkreis, bei Köln). Nach Umbau des Wagens 325 zum Fahrschulwg. Nr. 2 und dem Verkauf der oben genannten Busse, sind von den Standardwagen der ersten Bauserie (Wg. 325-354, Bj. 1969) bei den Stadtwerken Lübeck noch 21 Fahrzeuge im Einsatz.

In der Zeit vom 10.8. - 8.9. wurde bei den Stadtwerken Lübeck einer der neuen Daimler-Benz-Schubgelenkbusse erprobt. Das in weißem Anstrich mit einem grünen Streifen gehaltene Fahrzeug trug ein Mannheimer Zulassungszeichen (Vorführwagen v. Daimler-Benz). Es kam in Lübeck nacheinander auf den Linien 1, 5 und 9 zum Einsatz. An den Sonntagen auf d. dann einzigen Gelenkbus-Linie 1. Am 19.8. (SA) veranstalteten die Stadtwerke Lübeck für den VLV m. d. Schubgelenkbus eine Sonderfahrt, die über etliche "Nicht-Gelenkbus-Strecken" führte. Näheres über diese Fahrt und den Bus selbst im FORUM 11/12. Für heute nur der abgebildete Schnappschuß, der den Schubgelenkbus während der VLV-Sonderfahrt am 19.8. kurz vor der Endstelle "Bauernweg" der Linie 8 zeigt. Foto: Michael Hecht.





Der letzte Wagen der
Hamburger Straßenbahn,
Tw 3657, rückt am Abend
des 1.10.1978 in den
Betriebshof Lokstedt
ein.



Foto: Michael Hecht

REISESPIEGEL

Vom Rhein ins Sauerland ...

... unter diesem Motto hatte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) am Samstag, d. 7. Oktober 1978 zu einer herbstlichen Sonderfahrt auf interessanten Eisenbahnstrecken Nordrhein-Westfalens eingeladen. Zugleich stand die Fahrt unter dem Motto "25 Jahre V 200", da auf wesentlichen Abschnitten der Sonderfahrt eine 221 des Bw Gelsenkirchen-Bismarck zum Einsatz kommen sollte. Zur Würdigung eines derartigen Jubilars hätte natürlich eine 220 (möglichst eine der fünf Vorserien-Maschinen) besser gepaßt; aber auch der Einsatz einer 221 vom DGEG-Sonderzug sollte noch seine Schwierigkeiten in sich bergen. Davon ahnten jedoch d. Teilnehmer der Fahrt, die am Morgen des 7.10. in Essen Hbf auf den Sonderzug Essen - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Lippstadt - Warstein warteten, noch nichts. Dieser Sonderzug kam bei bestem Wetter leer mit der Zuglok seiner ersten Etappe Essen - Hagen, 104 018 (Bw Osnabrück). Hinter dem "Ellok-Oldtimer" liefen neun alte Schnellzugwagen 1. Klasse (A4üe) und ein zum Gesellschaftswagen umfunktionierter Buffetwagen. Von den neun A4üe waren fünf sogenannte "Schürzenwagen" (Heimatbhf. Münster/W.), was den Sonderzug noch fotogener machte.

Auf Umwegen ging es nun von Essen nach Hagen. Über Mülheim/Ruhr und Duisburg gelangte der Zug zunächst nach Düsseldorf, wo aber nicht der Hauptbahnhof angelaufen wurde. Vielmehr fuhr man über entsprechende Verbindungskurven über Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf-Rath gleich auf die Strecke nach Wuppertal und schon bald war der kleine Bahnhof Erkrath erreicht. Hier beginnt der Steilstreckenabschnitt nach Hochdahl; bekannt vor allem aus den Tagen der Dampflokomotive. Aber auch die heutige elektrische Traktion benötigt hier manchmal noch Nachschub und so setzte sich beim DGEG-Sonderzug zur Unterstützung von 104 018 ans Zugende die 140 717 (Bw Köln-Deutzerfeld) und fungierte bis Hochdahl als Schiebelok. Die 104 kommen übrigens auf den bislang genannten Strecken planmäßig nicht zum Einsatz. Ihr südlichster Anlaufpunkt ist Essen. Der seltene 104-Besuch im Bergischen Land durch den Einsatz von 104 018 vor dem DGEG-Zug wurde mit zwei Fotohalten in Erkrath und Wuppertal-Oberbarmen gewürdigt.

In Hagen Hbf sollte dann der "Star des Tages", die 221, den Zug übernehmen. Doch da kam keine 221 leer von Gelsenkirchen-Bismarck her in den Hagener Hauptbahnhof. Vielmehr hatte "GBi" seine 216 032 geschickt. Die 221, die den Sonderzug fahren sollte, war beim Ausrücken aus dem Bw entgleist und eine andere war so kurzfristig nicht greifbar. So mußte eine 216 einspringen - sehr zur Verärgerung der vielen 220/221-Freunde im Sonderzug. Man gab seitens der DB jedoch zu verstehen, daß man eine in Oberhausen anwesende und entbehrliche 221 nach Lippstadt in Marsch setzen wollte, um wenigstens für die Rückfahrt eine 221 zu stellen.

Vorerst mußte man jedoch mit 216 032 (von 1965 bis 1969 übrigens im Bw Lübeck stationiert gewesen) vorlieb nehmen. Sie zog den Sonderzug nun über Letmathe zunächst nach Iserlohn, unterstützt von Schublok 218 138 (Bw Hagen-Eckesey), da der Abschnitt Hagen-Iserlohn ebenfalls Steilstrecken-Charakter hat. In Iserlohn hatte sich eine große Menschenmenge versammelt, um die "V 200" mit ihrem Sonderzug zu empfangen. Die Presse hatte entsprechend über das Lok-Jubiläum und den Sonderzug berichtet. Umso größer auch hier die Enttäuschung ...

Alleine führte 216 032 nun den Zug über die nicht elektrifizierte Nebenstrecke nach Fröndenberg und von dort weiter auf der Hauptbahn Warburg-Hagen weiter bis Schwerte. Über Schwerte/Ruhr Ost gelangte der Sonderzug direkt auf die Hauptstrecke Hagen-Paderborn und wie schon zwischen Hagen und Iserlohn hatte 216 032 nun wieder Fahrdracht über sich. In Lippstadt mußte der Sonderzug "gestürzt" werden und da man hier darüber hinaus auf das Streckennetz der Westfälischen Landes-Eisenbahn AG (WLE) überging, wurde gleichzeitig mit der Richtung die Lok gewechselt. 216 032 verschwand vom einen Ende des Zuges, während sich am anderen Ende die dieselelektrische WLE-Lok DE 0901 des Sonderzuges bemächtigte. Die WLE hatte damit den interessanten Lok-Einzelgänger gestellt, über den bereits in Ausgabe Nr. 020 dieser Mitteilungen ausführlich berichtet wurde, so daß auf nähere Einzelheiten über DE 0901 an dieser Stelle verzichtet werden kann.

Mit DE 0901 an der Zugspitze ging es nun auf die WLE-Strecke Lippstadt - Warstein hinaus. Da auch diese Verbindung sehr gebirgig ist, wartete im Bhf. Erwitte die dieselhydraulische WLE-Lok VL 0635 (vgl. ebenfalls WLE-Lokliste in Ausg. Nr. 020) auf den Sonderzug und setzte sich zum Nachschub an sein Ende. Gut gerüstet bezwang man also nun die Höhen des Sauerlandes und kam ohne weitere Pannen nach Warstein. Hier waren zwei Stunden Pause - bei schönem Herbstwetter übrigens.

Auf der Rücktour fungierte VL 0635 nur von Warstein bis kurz hinter Belecke als "Schieber", den Rest der Strecke bis Lippstadt bewältigte DE 0901 vorm Sonderzug alleine. In Lippstadt überließ sie ihn wieder DB-Lokomotiven und derer warteten gleich zwei auf den Sonderzug. Einmal die vom Vormittag her bekannte 216 032 und zum anderen die inzwischen leer von Oberhausen her eingetroffene 221 111 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck). Beide rangierten sich nach Abrücken von DE 0901 an den Sonderzug und setzten seine Fahrt nach Essen fort, wobei aber die 216 "tot" als Wagen mitlief. 221 111, beige-türkis und vielen Lesern sicher noch gut aus Lübeck bekannt, wo sie von 1963 bis zur Umsetzung nach Gelsenkirchen-Bismarck im Mai 1978 stationiert war, begab sich mit ihren zehn Wagen und der abgeschalteten 216 von Lippstadt aus zunächst auf die Nebenbahn nach Rheda. Hier fahren nur noch wenige Reisezüge (ein Zugpaar mo-fr) und 221-Lokomotiven sind auf dieser Strecke absolute Unbekannte. Ein Fotohalt in Langenberg/Westf. würdigte bei allerletztem "Büchsenlicht" dieses seltene Ereignis.

In Rheda war mit der "Rollbahn" Hannover - Hamm wieder Hauptbahngleis erreicht und nun konnte der "alte Lübecker Elch" 221 111 nochmal so recht zeigen, was in ihm steckt; denn mit Höchstgeschwindigkeit ging es der ehemaligen "V 200-Hochburg" Hamm/Westf. entgegen, wie auch die viergleisige Rennstrecke, auf der sich der Sonderzug gerade bewegte, bis zur Elektrifizierung ein großes "V 200-Domizil" war. Mit dem DGEg-Sonderzug gab es für eine "GBi-221" einmal einen ihrer höchst seltenen Reisezugeinsätze (evtl. sogar den ersten); denn planmäßig laufen die 221 des Bw Gelsenkirchen-Bismarck nur vor Güterzügen. Geschwindigkeiten von über 100 km/h gibt es dabei nicht. Unsere Lübecker 221 betätigen sich in ihrer neuen Heimat eben mehr als "Ackerschlepper". Die Schnellfahrt Rheda-Hamm-Dortmund-Essen von 221 111 vor dem DGEg-Zug erinnerte aber noch einmal an die Zeiten, da die 221-Renner noch



DGEG-Sonderzug auf seiner Rückfahrt von Warstein nach Essen mit WLE-Lok DE 0901 in Belecke.

Auf dem DB-Abschnitt der Rückfahrt des DGEG-Zuges (Lippstadt-Rheda-Hamm-Essen) kam dann doch noch eine 221 zum Einsatz. Dabei handelte es sich um die ehemalige Lübecker Maschine 221 111, die sich hier mit der abgeschaltet mitfahrenden 216 032 den Fotografen im Bhf. Langenberg (Strecke Lippstadt-Rheda) präsentiert.

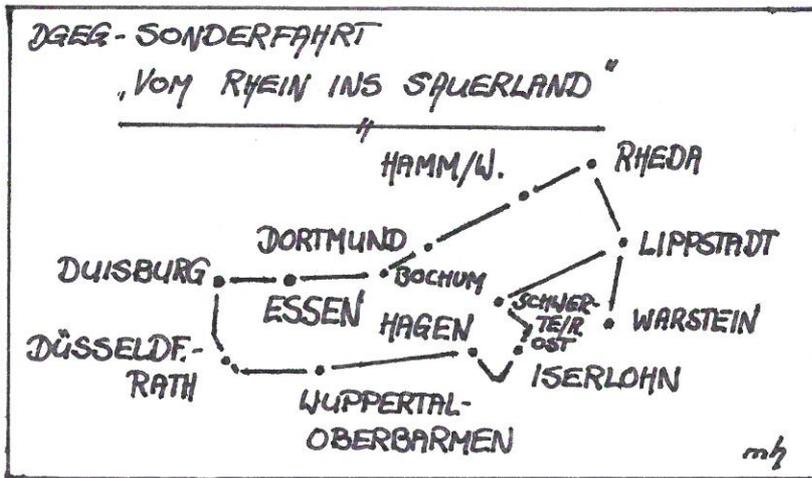


Mit d. Sonderzug Warstein-Essen gab die BR 221 ihr Debüt auf der Nebenbahn Lippstadt-Rheda. Zugleich dürfte es aber das letzte 221-Gastspiel auf dieser Verbindung gewesen sein ...



Das Ende der DGEG-Sonderfahrt Essen-Warstein-Essen am Abend des 7. Oktober 1978: 221 111 mit dem Sonderzug in Essen Hbf.

Fotos: Michael Hecht



Links oben: DGEG-Sonderzug nach Warstein am 7.10.1978 mit 104 018 vor der Abfahrt in Essen Hbf. Rechts oben: Übernahme des Zuges in Hagen Hbf durch 216 032, die für die ausgefallene 221 einsprang.

Links unten: "221-Ersatz" 216 032 mit dem DGEG-Sonderzug während d. Fotohaltes im Bhf. Böisperde auf der Strecke Iserlohn-Fröndenberg. Rechts unten: In Lippstadt gab 216 032 den Sonderzug an die dieselelekt. Lok DE 0901 d. Westfälischen Landes-Eisenb. ab. Ganz unten: VL 0635 d. WLE leistete von Erwitte bis Warstein Nachschub. Fotos: Michael Hecht



tagtäglich mit Schnellzügen im Raum Hamburg/Lübeck unterwegs waren.

Kurz nach 19.30 Uhr hatte 221 111 mit ihrem Sonderzug und der abgeschalteten 216 032 Essen Hbf erreicht, wo die DGEg-Sonderfahrt wieder ihr Ende fand. Leider litt sie etwas unter der Tatsache des 221-Ausfalles auf der Hintour. Die Deutsche Bundesbahn hatte, wie bereits zu lesen war, jedoch ihr möglichstes getan und wie hoch die 220/221 in der Gunst ihrer Fans stehen, mag beweisen, daß 221 111 bei Übernahme des Sonderzuges in Lippstadt beklatscht wurde, als sie an den Zug heranfuhr !

K U R Z M E L D U N G E N

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Diesellokomotiven

Das Einsatzgebiet der Lübecker Wendezug-212 hat sich im gültigen Winterfahrplan 1978/79 gegenüber dem Sommerabschnitt kaum geändert. Weiterhin werden die 17 Maschinen (212 027, 028, 029, 031, 032, 043, 052, 053, 235, 245, 246, 250, 251, 259, 260, 268, 269) folgendermaßen eingesetzt:

Nahverkehrs- und Eilzüge auf den Strecken Lübeck-Kiel, Lübeck-Lüneburg und Lübeck-Neustadt/H., Nahverkehrszüge Lübeck-Lübeck=Travemünde u. umgek., Pendeldienst Aumühle-Büchen, E 3124/3127 Lübeck-Oldenburg/H. u. zurück, Güterzüge Lübeck-Mölln, Ratzeburg-Hollanbek, Lübeck-Ascheberg/H., Hamburg=Rothenburgsort-Ahrensburg/Ahrensburg=Ost (Industrieanschluß), Schülereilzug E 3008 Lübeck-Bad Oldesloe, alle lokbespannten Reisezüge der Strecke Lüneburg-Dannenberg, N 4774/4769 Lünebg.-Buchholz/Nordheide u. zurück, Güterzüge Meimersdorf Rbf (Kiel) - Süderbrarup, Übergabefahrten Lübeck=Genin (Gleisanschluß) - Lübeck Rbf, verschiedene Rangierleistungen in Lübeck Rbf und Büchen sowie nachts eine Güterzugleistung von Hamburg-Rothenburgsort nach Hamburg-Wilhelmsburg. Damit kommen Lübecker 212 erstmals nach Hamburg-Wilhelmsburg Rbf.

Wie in den vergangenen Winterfahrplänen wird der N 5127 (Neustadt/H.-Lübeck; Lübeck Hbf an 16.16) auch diesmal wieder als Doppelzug gefahren. Das bedeutet, daß dieser Zug aus zwei n/nf-Wendezuggarnituren samt ihren Lokomotiven besteht, was folgendes Bild ergibt:

Werktags 212 - n/nf-Garnitur // 218 - n/nf-Garnitur
Sonntags 212 - n/nf-Garnitur // 212 - n/nf-Garnitur

Jeweils die erste Einheit verbleibt in Lübeck, während die zweite als N 5128 nach Neustadt zurückfährt. Am 22.10. (DO) enthielt N 5127 beispielsweise als vordere Lok und zugleich Zugmaschine die 212 029 und in der Mitte 212 251.

Weggefallen ist für die 212 des Bw Lübeck in diesem Fahrplan erstmals die sonst im Winterabschnitt übliche Durchgangsbeförderung des E 3159 von Kiel nach Lüneburg, die zugleich die kilometermäßig längste Zugleistung für die Lübecker 212 und eine der längsten für alle 212 der DB überhaupt darstellte. Jetzt wird E 3159 von einer

218 des Bw Flensburg gefahren und es gibt an Durchgangsbeförderungen überhaupt keine herausragenden Leistungen mehr für Lübecks 212. Eine einigermaßen interessante Leistung bilden die Züge N 5172/N 4717, wobei eine 212 eine n/nf-Wendezugseinheit durchgehend von Travemünde nach Büchen schiebt.

Während der noch bis kurz vor Weihnachten andauernden Zuckerrübenkampagne werden 212 des Bw Lübeck auch zur Beförderung von Rübentransporten herangezogen. Dabei fahren sie diese Rübenzüge von Ratzeburg aus nach Lüneburg und teilweise auch über Lüneburg hinaus direkt bis Uelzen. Interessant ist hier besonders der Abend-Rübenzug Ratzeburg-Uelzen (Ankunft in Uelzen zwischen 21.00 und 21.30 Uhr), der zwischen Lüneburg und Uelzen außer der 212 noch eine Lübecker 220 als Vorspannlok besitzt. Die 220 dient zur schnelleren Beschleunigung dieses Zuges im dichtbelegten Abschnitt Lüneburg-Uelzen (Strecke Hamburg-Hannover). Mit der Beförderung von Zuckerrüben aus dem Lauenburgischen nach Uelzen (zur Verarbeitung in der dortigen ZZ-Zuckerfabrik) kommen 212 des Bw Lübeck auch nach Uelzen, was außerhalb der Rübenkampagne nicht mehr der Fall ist.

Durch diese Rübentransporte schießt aber momentan auch der Nahverkehrszug N 4727 (Lübeck-Büchen, Lübeck Hbf ab 17.54 Uhr) jeweils an Montagen den Vogel ab. Dann besteht dieser Zug nämlich zwischen Lübeck und Ratzeburg aus seinen beiden planmäßigen Wagen (1 n, 1 nf) und drei Lokomotiven (!), wobei es sich sämtlich um Maschinen der BR 212 handelt. Die beiden vorderen 212 verlassen den N 4727 aber in Ratzeburg zur Übernahme von Rübenzügen. Auf diese Weise bietet N 4727 jedoch montags im Lübecker Hauptbahnhof das kuriose Bild von drei Lokomotiven und zwei Wagen. Von den drei 212 sind allerdings höchstens zwei in Betrieb. Am 23.10. (MO) standen in Lübeck Hbf vor dem N 4727 beispielsweise 212 027 / 212 245 / 212 029. Davon waren die 027 und die 029 in Betrieb, während 212 245 unbesetzt und abgeschaltet mitlief. Am 30.10. präsentierte sich N 4727 mit 212 027 / 212 259 / 212 235.

Für die drei nicht mit Vielfachsteuerung bzw. Wendezugseinrichtung ausgerüsteten 212 des Bw Lübeck (212 128, 129, 141) gibt es auch im jetzigen Fahrplan keine Reisezugleistungen. Sie werden weiterhin für Güterzugdienste, Bauzugfahrten und Rangierarbeiten im Nahbereich von Lübeck herangezogen. Darüber hinaus befördern sie regelmäßig die Übergabe-Güterzüge 69580 Lübeck Rbf-Ascheberg/H., 69581 Ascheberg/H.-Malente=G., 69584 Malente=Gremsmühlen-Lütjenburg und 69585 Lütjenburg-Lübeck Rbf sowie Güterzüge Lübeck-Mölln und Ratzeburg-Hollenbek-Ratzeburg. Seit dem 9.10. wird im Lübecker Hafen am Konstinkai in größeren Mengen finnisches Holz vom Schiff auf die Eisenbahn verladen. Es ist 212 128, 129 oder 141 vorbehalten, diese schweren Holztransport-Züge vom Konstinbhf. über die Hafenumgebungsbahn und Lübeck-Eichholz nach Lübeck Rbf zu ziehen. An Sonntagen sind 212 128, 129 und 141 nicht in Betrieb und im Bw Lübeck abgestellt.

Für 212 129 gab es am 17.10. (DI) eine Fernfahrt nach Bremen, wo sie im dortigen Ausbesserungswerk die frisch abgelieferte und für das Bw Lübeck bestimmte 218 432 abholte und nach Lübeck schleppte.

Am 30.9. (SA; letzter Tag des Sommerfahrplanes) hatte 212 129 als Ersatz für eine Wendezug-212 den 'internationalen Eilzug' E 2470 (Lüneburg-Lübeck mit Kurswg. Basel-Kopenhagen) befördert. Es war der letzte Verkehrstag dieses Zuges in diesem Jahr. Für eine Katastrophenübung in Reinfeld/H. (siehe besondere Notiz auf Seite 16) schleppte 212 128 am Mittag des 28.10. (SA) den Hilfszug des Bw Lübeck nach Reinfeld/H. und am Nachmittag desselben Tages von Reinfeld zurück nach Lübeck.

212 143 (Bw Hamburg-Altona) kam am 30.9. (SA) nach Bad Oldesloe, als sie einen Bauzug für die Gleisbauarbeiten in Reinfeld/H. (siehe ebenfalls besondere Notiz auf S. 15) von Hamburg nach Bad Oldesloe zog.

Statt der planmäßigen 333-Kleinlok verrichtete am 19.9. (DI) den Verschubdienst im Lübecker Hauptbahnhof (Abräumen und Bereitstellen der Reisezugwagengruppen) die 212 251. Sonst kommen hier bei Kleinlok-Ausfall 260 zum Einsatz.

Das Bw Göttingen setzt seine "Vorserien-212" (212 003 - 007) zuweilen auch vor dem interessanten N 5559 (Northeim - Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden - Kassel) ein. Göttinger 212 fahren diesen Zug von Northeim bis Hann. Münden. Am 23.9. (SA) wurde N 5559 z.B. von 212 005 von Northeim nach Hann. Münden gefahren. Für das letzte Stück bis Kassel gab 212 005 den N 5559 in Hann. Münden an 141 259 ab.

Im Rahmen von Militärtransporten beförderten 216 des Bw Braunschweig am 29.9. (FR) Militärzüge aus Richtung Lüneburger Heide durchgehend nach Mölln. Im Rahmen dieser Sonderleistungen kamen 216 092 und eine weitere unidentifizierte 216 nach Mölln. Beide 216 fuhren jeweils leer zurück Richtung Lüneburg.

Mit dem Fahrplanwechsel erhielt das Bahnbetriebswerk Lübeck vom Bw Hamburg-Altona die Maschinen 218 249, 252, 253 und 254. Außer diesen umstationierten 218 konnte das Bw Lübeck in letzter Zeit noch die fabrikneuen 218 431 (Abn. 13.9.), 218 432 (Abn. 16.10.), 218 460 (Abn. 13.9.) und 218 489 (Abn. 5.10.) sowie 218 433, 434, 461 und 462 (hier leider bislang keine Abnahmedaten bekannt) in seinen Bestand aufnehmen. Die aus Braunschweig geliehenen 218 242 und 218 244 konnten deshalb wieder an ihr Heimat-Bw zurückgegeben werden. In dessen Diensten wurden sie bereits vor "Heide-Eilzügen" Hannover-Soltau-Hamburg u. umgek. gesehen.

Ebenfalls mit dem neuen Fahrplan konnten die Lübecker 218 (195-197, 249, 252-254, 257-259, 323-339, 427-434, 460-462, 485-489) den allergrößten Teil der Eilzugleistungen auf der Strecke Hamburg-Lübeck übernehmen und die BR 220 in diesem Dienst weitgehend verdrängen. Das gleiche gilt für die Eil- und Nahverkehrszüge Lübeck-Neustadt/H. u. umgek., wobei neben den 220 auch die BR 212 teilweise aus dem Feld geschlagen wurde.

Vor einigen Schnellzügen der Vogelfluglinie, dem Schnellzug Stralsund-Hamburg (zwischen Lübeck u. Hamburg), dem IC 134 "Mercur" und verschiedenen Güterzügen sind weiterhin 218-Doppeltraktionen üblich. Lübecker 218 werden aber nicht nur im Bereich ihres Heimat-Bw's eingesetzt, sondern vor Güterzügen auch auf der Strecke Hamburg-Kiel. Einzige Reisezugleistung auf dieser Verbindung ist samstags die Vorspannfahrt vor einer Flensburger 218 am D 599 (Kiel-Lindau) von Kiel nach Hamburg-Altona. Interessante Güterzugleistung gibt es f. Lübecks 218 auch von Büchen nach Maschen Rbf (mit Lokumlauf in Lüneburg) und ebenfalls im Güterzugdienst kommen die Maschinen sogar in den Güterbahnhof Hamburg-Altona. Neu ist für 218 des Bw Lübeck auch nachts die Beförderung der "Lumpensammler"-Nahverkehrszüge N 6890 - N 6801 - N 6806 - N 6811 (Hamburg Hbf - Buxtehude - Hamburg Hbf - Buxtehude - Hamburg Hbf) zwischen 0.40 Uhr und 7.00 Uhr. Es ist das erste Mal, daß damit 218 planmäßig nach Buxtehude kommen und zugleich das erste zaghafte Herantasten an die Unterelbebahn Hamburg-Cuxhaven, die jedoch im übrigen noch festes Einsatzgebiet der BR 220 ist. Noch ...

Den Plan, die seinerzeit erste Gasturbinen-Lok der DB, Maschine 219 001 (vgl. Ausg. Nr. 021 + 023), evtl. der Nachwelt zu erhalten, wurde doch wieder fallengelassen. Die Lok steht damit im Aw Bremen zur Verschrottung bereit.

Dem vermehrten Einsatz von 218 auf der Strecke Hamburg-Lübeck entsprechend wurden die Einsatzpläne für die Lübecker 220 mehr und mehr auf die Strecken Hamburg-Stade-Cuxhaven, Cuxhaven-Bremerhaven und Bremerhaven-Bremervörde-Stade ausgerichtet. Da sich das Heimat-Bw und damit die Werkstatt aber weiterhin in Lübeck befindet und hier auch bleiben wird, gibt es für die nötigen Überführungsfahrten zwischen dem "Unterelbe/Unterweser-Netz" der Lübecker 220 und dem Heimat-Schuppen immer noch einige Eilzüge auf der Strecke Hamburg-Lübeck, die noch von 220 befördert werden. Die meisten Züge dieser Strecke gingen nun jedoch endgültig an die 218 verloren. So werden an Sonntagen nur noch die Züge E 3021, E 3029 und E 3047 von 220 auf der Strecke Hamburg-Lübeck gefahren !

Darüber hinaus gibt es aber noch auf den Strecken Lübeck-Kiel und Lübeck-Lüneburg zahlreiche 220-Leistungen. Geblieben ist ebenfalls noch die klassische Lübecker 220-Langlauffahrt Kiel-Kreiensen-Kiel vor den Zügen E 3231/3235 bzw. E 3234/3188. Im Vorortverkehr Hamburg Hbf - Ahrensburg/Bad Oldesloe sind den 220 die Züge N 6080/6087/6088 mo-fr, 6003, 6904, 6072, 6083 sa und 6080 so geblieben. Alle anderen dieser zahlreichen Vorortzüge sind den 218 vorbehalten.

Besonders hervorzuheben ist bei den Lübecker 220 eine Lz-Fahrt von Hamburg-Altona nach Hamburg Hbf jeweils mo-fr zwischen 16 und 16.30 Uhr. Bei dieser Lz-Fahrt hat die 220 jeweils eine abgebügelte Vorserien-103 hinter sich !! Die 220 schleppt die 103.0 von Altona aus in den Abstellbhf. Lippeltstraße (Hamburg Hbf), wo die 103.0 einen Eilzug nach Hannover oder Bremen übernimmt, die 220 hingegen den N 6080 nach Ahrensburg. Gesehen wurden bei dieser interessanten Lokleerfahrt bislang die Gespanne 220 013 / 103 001 (16.10.) und 220 048 / 103 004 (17.10.).

Weiterhin fahren Lübecks 220 an "besonderen Sachen" einen Güterzug von Fahrenkrug nach Bad Oldesloe (Strecke Neumünster-Bad Oldesloe), den N 5567 (Kiel - Hamburg-Altona) sowie nachts in Doppeltraktion den schweren Kohlenzug 57207 zwischen Hamburg Hgbf und Lübeck-Herrenwyk (alle genannten Leistungen werktags).

Im "Untereibe/Unterweser-Netz" bestreiten 220 des Bw Lübeck den gesamten lokbespannten Reisezugverkehr Bremerhaven-Bremervörde-Stade und umgekehrt und führen etliche Übergabe-Güterzugfahrten im Stadtgebiet von Bremerhaven aus. Vor E 3102 kommen sie wie schon im Sommerfahrplan (vgl. Ausg. Nr. 025) weiterhin nach Bremerhaven-Columbusbahnhof.

Zum Fahrplanwechsel gab das Bw Lübeck zusammen mit sechs 221-Lokomotiven die Maschinen 220 020 und 220 022 an das Bw Oldenburg ab. Der 220-Bestand des Bw Lübeck sank damit auf 27 Maschinen ab. Davon sollen noch im Verlauf des gültigen Fahrplanabschnittes vier Lokomotiven z-gestellt werden.

Tägliche Gäste in Lübeck sind auch im Winterfahrplan 1978/79 die 220 des Bw Oldenburg; und zwar in den folgenden Läufen:

Kreiensen -E 2872- Kiel -E 3175- Lübeck -Übernachtung im Bw Lübeck- Lübeck
-E 3152- Kiel -E 2873- Kreiensen mo/di, di/mi, mi/do, do/fr, fr/sa.

Kreiensen -E 2872- Kiel -Übernachtung im Bw Kiel- Kiel -E 2873- Kreiensen sa/so.

Kreiensen -E 2872- Kiel -N 4143- Lübeck -Übernachtung im Bw Lübeck- Lübeck
-E 3152- Kiel -E 2873- Kreiensen so/mo.

Gegenüber dem Sommerfahrplan ist die Ausnutzung der Nachtpause mit der Fahrt eines Güterzuges von Lübeck nach Hamburg-Eidelstedt und zurück nun wieder für die Oldenburger 220-Gäste in Lübeck weggefallen.

Nunmehr als Oldenburger Maschine und als solche bereits auch umgezeichnet kam am 28.10. (SA) vor E 2872 (Kassel-Flensburg) die vor wenigen Wochen noch hier stationierte 220 020 durch Lübeck. Ihre alte und jahrelange Heimat durchfuhr sie am folgenden Tag nochmals vor E 2873 (Flensburg-Kreiensen). Trotz Umstationierung nach Oldenburg dürften wir 220 020 und 022 im E 2872/2873-Lauf dann und wann weiterhin in Lübeck Hbf zu sehen bekommen. Allerdings kam 220 020 am 28.10. wohl als Lok des Bw Oldenburg zum ersten Mal nach Lübeck und Kiel.

Vor dem Fahrplanwechsel kam vor E 2872/2873 am 8.9. (FR)/9.9. (SA), 12.9. (DI)/13.9. (MI) auch wieder mal 220 060, einzige beige-türkise 220 des Bw Oldenburg, nach Schleswig-Holstein.

Kommen die 220 des Bw Lübeck morgens mit E 3102 in den Columbusbahnhof von Bremerhaven, so ist dieses bei den Oldenburger 220 nachmittags der Fall, wenn sie den E 3116 (Bremen - Bremerhaven-Colbhf.) von Bremerhaven Hbf zum Colbhf. ziehen u. den entsprechenden Wagenpark dann wieder leer zurück nach Bremerhaven-Lehe. Abends fahren sie dann noch einmal einen Leerpark von Lehe zum Columbusbahnhof, wo sie dann mit dieser Garnitur um 20.25 Uhr als E 2385 zum Bremerhavener Hbf starten, wo der Zug dann zur Weiterfahrt nach Bremen von einer Ellok übernommen wird. Hier nochmal zur Übersicht welche Züge von welchen 220 z. Colbhf. befördert werden:

E 3102	Bremerhaven-Columbusbhf. an 8.20	-	220/Bw Lübeck	(bei Schiffsanschluß nach Helgoland)
E 3116	Bremerhaven-Columbusbhf. an 15.20	-	220/Bw Oldenbg.	(bei Schiffsanschluß nach England)
E 2385	Bremerhaven-Columbusbhf. ab 20.35		220/Bw Oldenbg.	(bei Schiffsanschluß von Helgoland)

Dabei fahren die Helgoland-Züge in die ehemalige Terminal-Anlage der Amerika-Schiffe, die nun fast nur noch für die bescheideneren Schiffe des Helgoland-Seebäderdienstes genutzt wird. Die Züge im Anschluß zur Engländer-Fähre halten dagegen an einem eigenen Bahnsteig, der vor dem Amerika-Bahnhof liegt.

220 057 des Bw Oldenburg, die am 19.9.1977 vor E 2872 in Dalldorf ausbrannte, anschließend z-gestellt und ausgemustert wurde (vgl. Ausg. Nr. 017, 021 + 023) wurde im Juni im Aw Nürnberg zerlegt.

Nach dem Fahrplanwechsel verteilen sich die Maschinen der Baureihe 220 nun folgendermaßen:

Bw Oldenburg 220 001 - 005, 020, 022, 027, 028, 031 - 034, 037, 038, 051 - 053, 055, 056, 058 - 068, 070 - 085.

Bw Lübeck 220 007, 009 - 019, 023, 025, 026, 029, 030, 036, 039 - 041, 043 - 045, 047, 048, 050.

Ausgeschieden sind bislang bei der BR 220 die folgenden Lokomotiven:

220 006, 008, 021, 024, 035, 042, 046, 049, 054, 057, 069 und 086.

Davon wurden 220 006, 021, 024, 035, 046, 054 und 069 verkauft (sämtlich an die Firma Heitkamp für den Einsatz als Bauzuglokomotiven in Saudi-Arabien bzw. als deren Ersatzteilspender). Die Maschinen 220 008, 042, 057 und 086 wurden dagegen verschrottet. Über das Schicksal von 220 049 ist noch nichts bekannt.

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn soll inzwischen entschieden haben, daß alle noch in ihrem Bestand vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 220 bis spätestens 1980 ausgemustert werden sollen. Dabei hofft man, die meisten der Maschinen verkaufen zu können.

Für sechs 220 interessierte sich unlängst die Griechische Staatsbahn. Man sah daraufhin seitens der DB zunächst die Lokomotiven 220 003, 035, 049, 066 und eventuell 220 072 sowie 220 085 für einen möglichen Verkauf vor. Da die DB aus Gründen der Vorhaltung von Ersatzteilen auf die sechs Maschinen momentan doch noch nicht verzichten konnte, wurde aus dem Verkauf nichts.

Eine der genannten Maschinen wurde aber doch verkauft; allerdings nicht nach Griechenland. Die ehemalige Lübecker 220 035 ging vielmehr an die Firma Heitkamp. Zusammen mit der ebenfalls in DB-Diensten zuletzt in Lübeck stationierten 220 006 übrigens. Damit haben sich Vermutungen, 220 035 könnte die "Museums-V 200" der DB werden, doch nicht bestätigt.

Als "Heitkamp-V 200" dienen die ehemaligen DB-Maschinen 220 006 und 220 035 als Ersatzteilspender für die fünf anderen, bereits an Heitkamp verkauften 220 (s.o.), die alle als Bauzuglokomotiven in Saudi-Arabien im Einsatz sind - bis auf eine, die wegen schwerer Motorschäden bereits abgestellt werden mußte. Große Schwierigkeiten gibt es beim Einsatz der ehemaligen DB-220 in Saudi-Arabien ebenso mit Flugsand und Sandstürmen. Um die "Heitkamp-V 200" dort besser davor zu schützen, wurden in alle Maschinen amerikanische Filter eingebaut.

Außerdem wurden die Motoren aus den nun ebenfalls Heitkamp gehörenden 220 006 u. 220 035 ausgebaut und als Ersatzteilspender nach Saudi-Arabien geschickt. Auf diese Weise motorlos geworden, stehen die "Hüllen" von 220 006 und 035 weiterhin im Aw Nürnberg herum, das auch für die weitere Unterhaltung der "Heitkamp-V 200" sorgt.



Ganz kurz bevor zwei 220- und sieben 221-Lokomotiven ihren jahrelangen Heimat-Stützpunkt, das Bw Lübeck, am 29.9.78 verließen, fotografierte Peter Franke die bereits als lange Lokomotiv-Kette zusammengefügte Überführungs-Kavalkade gleich neben dem bisherigen Heimat-Schuppen.

Lediglich eine 221 fehlt noch, dann wird sich die Lok-Kette in Bewegung setzen, um den neuen Heimat-Bw's Oldenburg und Gelsenkirchen-Bismarck entgegenzurollen. Im Vordergrund 220 020 + 022. Vgl. zu diesem Bild auch die nächste Seite →

Der 221-Bestand des Bw Lübeck wurde zum Winterfahrplan 1978/79 weiter stark abgebaut. Insgesamt gab Lübeck per 29.9.1978 neun Maschinen ab, und zwar 221 114, 116 - 120 und 129 - 131. Davon gingen 221 114, 116 und 117 an das Bw Gelsenkirchen-Bismarck, alle anderen nach Oldenburg! Die Maschine 221 117 befand sich schon einige Zeit vor dem Fahrplanwechsel in ihrer neuen Heimat "GBi"; das gleiche galt für 221 130 in Oldenburg.

Zum Planwechsel galt es also, noch sieben 221 von Lübeck nach Oldenburg bzw. GBi zu überführen. Dieses geschah zusammen mit den ebenfalls nach Oldenburg abzugebenden 220 020 und 220 022 geschlossen in einem Lokzug am 29.9. (FR). Eigentlich sollte die als Dsts 80463 (Lübeck - Oldenburg/O.) geführte Kavalkade 220 020 / 022, 221 114 / 116 / 118 / 119 / 120 / 129 / 131 Lübeck bereits um 12 Uhr verlassen. Die Vorbereitung von 221 118 zu dieser Überführung verzögerte sich jedoch, so daß die gesamte Lokomotiv-Kette in Lübeck Hbf erst gegen 14 Uhr abfahren konnte. Der Konvoi wurde übrigens bereits von Oldenburger Lokpersonal in Lübeck abgeholt und überführt, wobei die für Gelsenkirchen-Bismarck bestimmten 221 114 und 116 die "Umstationierungs-Karawane" in Bremen verließen.

Siehe zu dieser Notiz auch das Bild auf Seite 9.

Derart "gerupft" besitzt das Bw Lübeck aber immerhin doch noch acht 221, die sich wohl noch mindestens bis zum Frühjahr 1979 halten werden. Es sind dies d. Maschinen 221 115, 128, 132, 133, 134, 135, 146 und 147.

Kurioserweise ist noch eine der "lauten" Lübecker 221 (Lokomotiven 221 109-120, Maschinen mit nur einem Auspufftopf pro Motor) geblieben. Ebenso ist noch die einzige Lübecker 221 mit alten Zierleisten, 221 128, da und auch von seinen beige-türkisen 221 hat Lübeck merkwürdigerweise nichts abgeben zu brauchen. Hier ist als einziger Abgang die bereits im Mai '78 nach Gelsenkirchen umgesetzte 221 111 zu beklagen. Als GBi-Lok zog sie -wie bereits am Anfang dieser Ausgabe berichtet- am 7.10. (SA) einen Eisenbahnfreunde-Sonderzug der DGEF von Lippstadt n. Essen.

Zurück jedoch zu dem in Lübeck verbliebenen 221-Rest. Von den noch acht vorhandenen 221 sind drei für Reservezwecke im Bw Hamburg Hbf hinterstellt. Ihr Einsatz wird jeweils von der Oberzugleitung Hamburg verfügt. Eine Lübecker 221 wird für die Kohlentransporte Meimersdorf Rbf - Kiel-Oppendorf herangezogen, die restlichen vier werden bedarfsweise von Lübeck aus eingesetzt; meistens vor Güterzügen, gelegentlich auch vor Sonderzügen. Aber auch für die Beförderung der mit den umfangreichen Gleisbauarbeiten im Bereich von Reinfeld/H. anfallenden Bauzüge wurden 221 schon verwendet. Daneben findet man die Maschinen dann und wann nochmal als 218- oder 220-Ersatz vor einem regulären Reisezug. Näheres über derartige Einsätze der letzten Lübecker 221 auf den Seiten 11, 14, 15 und 16.

Im einzelnen verteilen sich die 221 der Deutschen Bundesbahn nun seit 1.10.1978 auf die folgenden Bahnbetriebswerke:

Bw Gelsenkirchen-Bismarck 221 101 - 105, 109 - 114, 116, 117.

Bw Oldenburg 221 106 - 108, 118 - 127, 129 - 131, 136 - 145, 149, 150.

Bw Lübeck 221 115, 128, 132 - 135, 146, 147.

Bei der Baureihe 221 ist bislang einzig die Maschine 221 148 durch Ausmusterung (nach einem Unfall) ausgeschieden.

Vor dem Fahrplanwechsel gab es für die damals noch in siebzehn Exemplaren vorhandenen 221 des Bw Lübeck in Zusammenhang mit den Manövern in Schleswig-Holstein nochmal viel zu tun; insbesondere mit dem NATO-Manöver "Bold Guard", durch das 221 sogar auf die Strecke Bad Oldesloe - Mollhagen kamen und ihre seit Mai andauernde "Odyssee" zu den Orten, die sie selten oder nie gesehen haben, auf diese Weise fortsetzten. Näheres über die Zugbewegungen in Zusammenhang mit diesem Manöver auf Seite 14.

Aber auch die Militärzugleistungen vor und nach dem NATO-Manöver brachten den Lübecker 221 nochmal eine ganze Menge Arbeit.

Dazu kamen noch die Leistungen vor Güterzügen sowie im Sonder-Reisezugverkehr, worüber -wie üblich- in der Rubrik "Sonderzüge in Lübeck Hbf" berichtet wird.

Vor Militärzügen wurden die folgenden 221 gesehen: 221 120 am 13.9. (MI) in Eutin, 221 131 am 23.9. (SA) in Lübeck-Blankensee 221 147 am 23.9. (SA) in Eutin, 221 133 am 24.9. (SO) in Eutin, 221 135 am 29.9. (FR) in Lübeck Hbf und 221 146 am 4.10. (MI) in Eutin. Ein Militärzug hatte am 16.9. (SA) in Lübeck Hbf Lokwechsel: 221 115 wurde gegen 221 134 ausgetauscht.

Aber auch vor Zügen des normalen Reisezugverkehrs konnte man die 221 des Bw Lübeck in letzter Zeit zuweilen beobachten. So wurde der N 4126 (Lübeck-Kiel) am 30.8. (MI) von 221 116 gezogen. Normalerweise wird N 4126 von einer 220 gefahren.

Am 21.9. (DO) enthielt der E 3650 (Lübeck-Husum) zwischen Lübeck und Kiel das Lokgespann 220 016 und 221 133. Allerdings lief die 221 lediglich abgeschaltet und unbesetzt als Wagen mit. Einzige arbeitende Lokomotive war 220 016.

Am 27.9. (MI) wurde der D 233 (Paris-Kopenhagen) nicht von der planmäßigen 218 in Hamburg Hbf zur Weiterfahrt nach Puttgarden übernommen; vielmehr übernahm den Zug ersatzweise 221 132 und brachte ihn nach Puttgarden. Ebenfalls am 27.9. hatte der E 3044 (Hamburg-Travemünde) eine derart große Verspätung, daß man zwischen Lübeck Hbf und Travemünde einen Ersatzzug fuhr, der aus 1 Bnb, 2 ABnrzb sowie 2 Bnrzb bestand und von 221 115 gezogen wurde. Die gesamte Garnitur einschl. Lok kehrte im Plan des N 5177 nach Lübeck Hbf zurück.

Am selben Tag war die planmäßige Lok (218 oder 220) des E 3056 (Hamburg-Travemünde) ausgefallen. Die Wendezugeneinheit wurde daher von 221 134 nach Travemünde Strand geschleppt. Da die 221 nicht über Wendezugeneinrichtung verfügen, mußte 221 134 in Travemünde Strand umlaufen. Sie zog die Wendezugeneinheit anschließend als N 5189 nach Lübeck Hbf zurück. Wahrscheinlich war die Lok an dem von Hamburg kommenden E 3056 erst in Lübeck Hbf für die defekte Planlok eingesprungen.

221 115 beförderte am 29.9. (FR) den E 3650 (Lübeck-Husum) von Lübeck Hbf nach Kiel Hbf. Soweit derartige 221-Leistungen in den letzten Wochen und Tagen des Sommerfahrplanes 1978.

In den ersten Tagen des neuen Fahrplanes begab sich 221 134 am 5.10. (DO) als Vorspannlok vor der Maschine des E 3059 (Lübeck-Hamburg), 218 333, von Lübeck nach Hamburg.

221 115 lief im Plan einer 220 am 15.10. (SO) vor den folgenden Zügen:

E 3650 (Lübeck-Husum) von Lübeck nach Kiel, E 3163 (Kiel-Lüneburg) von Kiel nach Lüneburg, E 3180 (Lüneburg-Kiel mit Kurswagen Berlin-Büchen-Kiel) von Lüneburg n. Kiel, E 3659 (Husum-Lübeck) von Kiel nach Lübeck.

Ebenfalls am 15.10. lief eine der drei beige-türkisen 221 des Bw Lübeck (115, 146 oder 147; genaue Nr. leider nicht bekannt) vor dem IC 135/MERKUR mindestens von Hamburg Hbf bis Lübeck Hbf. Die planmäßige 218 dieses Zuges war ausgefallen und lief abgeschaltet hinter der 221.

Bei den Kohlenzügen Meimersdorf Rbf - Kiel-Oppendorf (Kraftwerk) -vgl. Ausg. 024 und 025- kamen in der letzten Zeit an den beiden Zugenden dieser Kohlentransporte unter anderem die folgenden 221 und 212 zum Einsatz:

29.08. (DI) = 221 147 / 212 032	08.09. (FR) = 221 133 / 212 246
30.08. (MI) = 221 147 / 212 246	13.09. (MI) = 221 133 / 212 053
31.08. (DO) = 221 147 / 212 235	15.09. (FR) = 221 133 / 212 260
01.09. (FR) = 221 147 / 212 029	20.09. (MI) = 221 118 / 212 246
06.09. (MI) = 221 119 / 212 269	26.09. (DI) = 221 133 / 212 235
(Forts. s. S. 14 ; Oktober-Sichtg.)	27.09. (MI) = 221 133 / 212 246

Wie die Lübecker 221-Zugänge in Oldenburg verwendet werden, ist derzeit leider noch nicht bekannt. Ein am 8.10. (SO) zufällig in Bremen Hbf anwesender "VLV-Reporter" konnte jedoch dort den Tätigkeitsbereich der 221 130 an diesem Tag beobachten. Die Maschine trug am 8.10. noch volle Lübecker Beschriftung (Bw Lübeck, BD Hamburg) und wurde am Nachmittag dazu verwendet, Reisezugwagengruppen zu verschieben! Das mutete fast so an wie die Tatsache, daß die LBE-Schnellfahrtenderlokomotiven 1939 für Rangierzwecke in Hamburg Hbf eingesetzt wurden. Bevor 221 130 am Nachmittag des 8.10. als "Rangierlok" erhalten mußte, sollte sie zunächst eine "Feuerwehrleistung" erbringen. Die 624/924-Einheit für den Et 3038 (Bremen - Hude - Nordenham) war defekt und sollte zunächst von 221 130 bis Hude und ab dort von einer anderen Lok weiter geschleppt werden. Offensichtlich stand es jedoch um die VT-Garnitur so schlimm, daß man von dieser Schleppaktion absah und einen kompletten Ersatz-Triebwagen nach Bremen holte.

Nach dem Fahrplanwechsel wurden im Oktober bei den Kohlentransporten Meimersdorf - Kiel-Oppendorf unter anderem die folgenden 221 / 212 - Kombinationen gesehen:

04.10. (MI) = 221 133 / 212 260	20.10. (FR) = 221 146 / 212 251
06.10. (FR) = 221 133 / 212 043	23.10. (MO) = 221 146 / 212 246
09.10. (MO) = 221 115 / 212 053	25.10. (MI) = 221 146 / 212 043
11.10. (MI) = 221 115 / 212 250	26.10. (DO) = 221 146 / 212 052
13.10. (FR) = 221 115 / 212 245	27.10. (FR) = 221 146 / 212 028
16.10. (MO) = 221 132 / 212 251	30.10. (MO) = 221 133 / 212 269
18.10. (MI) = 221 132 / 212 043	

Zu den 221-Sichtungen in Lübeck darf noch nachgetragen werden, daß am 23.10. (MO) der E 3155 (Lübeck-Lüneburg) außerplanmäßig die folgende Zusammensetzung hatte: 221 132, nf-Steuerwagen, n-Wagen, 220 026. Er enthielt also zwei Wagen und zwei Lokomotiven. Normalerweise besteht der E 3155 nur aus der n/nf-Garnitur und der 220.



Durch die in Zusammenhang mit dem NATO-Manöver "Bold Guard" anfallenden Militärzüge verirrten sich Lübecker 221 sogar in den Bhf. Mollhagen der ehem. Strecke Bad Oldesloe-Schwarzenbek (jetzt nur noch Bad Oldesloe-Mollhagen). Hier 221 114 mit einem solchen Zug am 16.9. in Mollhagen.
Foto: Hans-J. Löper

"Bold Guard" ("Kühne Garde") hieß das NATO-Manöver in Schleswig-Holstein, das in der Zeit vom 18.9. bis 22.9. stattfand. In Zusammenhang mit diesem Manöver mußten allein im Raum Lübeck 120 Militärzüge gefahren werden. Zum Auftakt des Manövers wurden in der Zeit vom 16.9. (SA) bis 18.9. (MO) ca. 60 Züge dieser Art befördert, die sämtlich von Lokomotiven des Bw Lübeck gezogen wurden. Dadurch bekamen die Lübecker 221, kurz bevor ein großer Teil von ihnen an andere Bw's abgegeben wurde, noch einmal viel Arbeit an die Haken. Die Militärzüge wurden in Ahrensburg, Reinfeld, Bad Oldesloe, Mollhagen und Trittau entladen. Interessante Besonderheit war dabei natürlich der Betrieb auf den Stumpf Strecken Bad Oldesloe-Mollhagen und Schwarzenbek-Trittau (ehem. durchgehende Strecke Bad Oldesloe-Schwarzenbek). Auf diese Weise kamen 221 sogar nach Mollhagen, wo sie sonst noch nie zu sehen waren. Bis zu zwei 221 hielten sich dort mit Militärzügen gleichzeitig auf (unter anderem kamen nach Mollhagen 221 114, 116, 128 und 131). Ein Zug mußte sogar von zwei 221 (wegen Ausfalles eines Sandstreuers, genaue Nummern der beiden Maschinen leider nicht bekannt) von Bad Oldesloe über die Steigung bei Rümpel nach Mollhagen gezogen werden. Aber auch andere Lokomotiven kamen nach Mollhagen - z.B. 212 128, 218 195 und 220 020. 218 195 wurde in Mollhagen auch zum Einziehen einer Pionier-Verladerampe eingesetzt. Die mit den Militärzügen herantransportierten Panzer konnten in Mollhagen gleich über die gleislose Trasse des stillgelegten Streckenabschnittes Mollhagen-Trittau von den Zügen abrollen. Das gleiche Schauspiel wiederholte sich umgekehrt bei Manöverende in der Zeit vom 22.9. (FR) bis 23.9. (SA). Bei Abrücken der Militärzüge wurden neben Lokomotiven des Bw Lübeck auch Maschinen anderer Bw's eingesetzt; so auch eine Maschine der BR 291. Am 23.9. wurde in Bad Oldesloe 291 029 mit einem Militärzug Richtung Hamburg ausfahrend beobachtet. Einen Lokwechsel gab es am selben Tag in Reinfeld/H. vor einem Militärzug Lübeck-Cuxhaven, wo 221 114 gegen die von Hamburg her kommende 220 023 getauscht wurde. Der Zug sollte von einer Lok durchgehend nach Cuxhaven befördert werden. Dieses mußte aber auf jeden Fall eine 220 sein, da ab Hamburg Lokpersonal der Bw-Außenstelle Cuxhaven auf der Lok fahren

sollte. Cuxhavener Lokführer sind aber auf der BR 221 nicht ausgebildet. So behalf man sich mit dem Lokwechsel in Reinfeld/Holstein, da man in Lübeck eine 220 nicht so schnell greifbar hatte und andererseits 221 114 gleich wieder von Reinfeld aus nach Lübeck zurückkehren konnte und nicht bis Hamburg zu fahren brauchte.



Auch 220 020 ist inzwischen nicht mehr im Bw Lübeck stationiert. In ihren letzten Lübecker Tagen fährt sie hier am 16.9. mit einem Militärzug über die Strecke Bad Oldesloe-Mollhagen. Die Maschine gehört nun zum Bestand des Bw Oldenburg.

Foto: Hans-Jürgen Löper

Ebenfalls auf dem "Streckenstummel" Bad Oldesloe - Mollhagen und ebenfalls am 16.9. ist 221 114 hier vor einem Militärzug zu sehen. Dreizehn Tage später ging 221 114 vom Bw Lübeck an das Bw Gelsenk.-Bismarck.
Foto: Hans-J. Löper



Am 5.10. begannen auf der Strecke Hamburg-Lübeck zwischen den Bahnhöfen Bad Oldesloe und Reinfeld/H. umfangreiche Gleisbauarbeiten. Diese Arbeiten wurden bei voller Aufrechterhaltung des Zugbetriebes durchgeführt. Lediglich der N 6916/E 3006 (Hmb.-Lübeck) verkehrte nur bis Bad Oldesloe mit Anschluß an einen Ersatz-Omnibus nach Lübeck. Bereits einige Tage vor Beginn der Bauarbeiten wurden die Unterkunftszüge für die an den Arbeiten beteiligten DB-Bediensteten nach Lübeck und Bad Oldesloe geschleppt. So beförderte am 29.9. (FR) die 218 196 (Bw Lübeck) einen solchen Zug von Hamburg nach Lübeck, wo die Lok den Zug auch in den "Bauzug-Bahnhof", den ehem. Segeberger Bahnhofsteil neben dem Hauptbahnhof rangierte. Dazu mußte 218 196 ganz an den Prellbock des letzten noch vorhandenen Streckenstückes der alten "Lübeck-Segeberger Eisenbahn" fahren. Einen anderen Unterkunftszug für die Gleisarbeiten bei Reinfeld/H. schleppte am 30.9. (SA) die in Hamburg-Altona beheimatete 212 143 nach Bad Oldesloe.

Die eigentlichen Bauarbeiten begannen dann in der ersten Oktoberwoche und in dieser Woche war auch gleich der modernste Gleisumbauzug der DB (beheimatet in der BD Regensburg) zwischen Bad Oldesloe und Reinfeld im Einsatz. Während dieser Tage kamen vor den Arbeitszügen zur Zulieferung des Oberbaumaterials bzw. zum Abtransport des alten Oberbaues auch Lokomotiven der Baureihe 291 (Bw Hamburg-Harburg) zum Einsatz. Beobachtet wurden 291 047, 291 049 und 291 050. Die 291, die sonst im Raum Lübeck nicht zu finden sind, übernachteten teilweise im Bw Lübeck.

Aber auch 221 des Bw Lübeck (genaue Nummern leider nicht bekannt) wurden für derartige Arbeitszüge herangezogen! 218 195 (Bw Lübeck) hingegen war es während der Bauarbeiten vorbehalten, mit Kippbehälterwagen zwischen Bad Oldesloe und Reinfeld/H. zu pendeln. Diese Fuhren brachten den Lehmkiess für den Unterbau. Jeweils in den Zugpausen wurden die Ladungen von dem einzigen noch in Betrieb befindlichen Gleis aus abgekippt.

Nach Abzug der 291-Lokomotiven setzte man vor den Schotterzügen 260 des Bw Lübeck ein, teilweise aber auch Lübecker 220.

Während der Dauer der Arbeiten stand in Reinfeld die Kleinlok 332 019 (Bw Lübeck) zur besonderen Verfügung abgestellt.

Die Verspätungen der Züge auf der Strecke Hamburg-Lübeck in Zusammenhang mit den Bauarbeiten hielten sich in Grenzen.

Am 29.10. (SA) fand im Bhf. Reinfeld/Holst. eine Katastrophenübung statt, wobei der Zusammenstoß von zwei Zügen simuliert wurde. Dabei demonstrierte man vor allem auch das Zusammenwirken von Bundesbahn, Polizei, Feuerwehr und Katastrophenschutzbehörden bei derartigen Unglücksfällen. Deshalb war während der Übung auch der Landrat des Kreises Stormarn als Katastrophenschutzbeauftragter anwesend.

Das Planspiel sah also vor, daß zwischen 12 und 13 Uhr zwei Züge im Bhf. Reinfeld zusammengestoßen waren. Die beiden Unglückszüge wurden von der 220 047 auf der einen Seite und der beige-türkisen 260 320 (beide Bw Lübeck) auf der anderen Seite dargestellt. Beide Maschinen hatten einige Schotterwagen hinter sich. Unmittelbar nach dem simulierten Unglück trafen Kraftfahrzeuge von Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei an der Unglücksstelle ein. In Lübeck rückte zur selben Zeit der Hilfszug des dortigen Bahnbetriebswerkes aus. 212 128 schleppte ihn nach Reinfeld.

220 047 und 260 320 waren übrigens bis zum Beginn der Übung als Bauzug-Lokomotiven bei den Gleisbauarbeiten zwischen Reinfeld und Bad Oldesloe im Einsatz. Nach Ende der Katastrophenübung schleppte 260 320 die 220 047 sowie die erwähnten Schotterwg. von Reinfeld nach Bad Oldesloe. 212 128 kehrte hingegen mit dem Hilfszug nach Lübeck zurück.

Nach 260 271 und 260 320 (vgl. Ausg. Nr. 023 + 025) wurde unlängst eine dritte 260 des Bw Lübeck mit dem neuen beige-türkisen Anstrich versehen: 260 358.

Das Bw Lübeck setzt seine bislang drei beige-türkisen 260 auch häufig auf der Lübecker Hafenbahn und allen damit verbundenen Gleisanschlüssen ein.

Die Güterzüge Lübeck Rbf - Hafenumgehungsbahn - Lübeck Konstinbf. (Hafenbahn) u.umgek. werden seit einiger Zeit auch zuweilen von zwei 260 befördert. Teilweise fahren beide Maschinen vorne, teilweise an jedem Ende eine.

In den Notizen über den Militärzugverkehr und die Bauarbeiten bei Reinfeld/H. wurde bereits erwähnt, daß in Zusammenhang mit diesen Maßnahmen Ende September und im Oktober Lokomotiven der Baureihe 291 (Bw Hamburg-Harburg) im Raum Lübeck zum Einsatz gekommen sind. 291 029 schleppte am 23.9. (SA) einen Militärzug von Bad Oldesloe nach Hamburg. Bei den Schotterzügen für die Gleisbauarbeiten zwischen Reinfeld und Bad Oldesloe kamen in der Anfangszeit 291 047, 049 und 050 zum Einsatz. Während dann für diese Arbeitszugeinsätze eine ganze Zeit lang keine 291 herangezogen wurden, war hier in der letzten Phase dieser Bauarbeiten die 291 048 im Einsatz.

Bei der BR 291 sind die Maschinen 291 001 - 022 noch in der roten Farbgebung geliefert worden. Ab 291 023 sind alle Lokomotiven beige-türkis.

Bei den Rangierarbeiten im Lübecker Hauptbahnhof (Bereitstellen und Abräumen der Reisezugwagengruppen) war im September nicht nur die sonst obligate 333 040 im Einsatz, sondern an einigen Tagen auch die beige-türkise 333 215.

Elektrische Lokomotiven

In den ersten Wochen des vergangenen Sommerfahrplanes waren die Vorserien-103 (103 001-004, alle im Bw Hamburg-Eidelstedt stationiert) kaum in ihren planmäßigen Zugleistungen (vgl. Ausg. Nr. 020) zu finden. Serien-103 oder 110 fungierten als Ersatz. Anscheinend waren die 103.0 intensiv mit umfangreichen Meßfahrten des BZA Minden beschäftigt. Wie schon im Diesellokteil dieser Ausgabe berichtet, wird

E 2873 - SPEZIALITÄTEN



Der E 2873 (Flensburg-Kreiensen) bot im vergangenen Sommer einige interessante Bespannungen. So begab sich am 2.7. (SO) das Lokomotiv-Gespann 218 329 / 218 196 (beide Bw Lübeck) zur Übernahme eines Entlastungs-Schnellzuges Düsseldorf-Neustadt/H. vor der Zuglok des E 2873 (220 d. Bw Oldenburg) von Lübeck Hbf nach Lüneburg. Der E 2873 hatte daher am 22.7. im Abschnitt Lübeck-Lüneburg drei Lokomotiven vor sich: 218 329 / 218 196 / 220 063.
Foto: Joachim Freitag



Am 22.7. (SA) nahm der E 2873 zur Übernahme des Entlastungszuges Düsseldorf-Neustadt/H. die 221 114 von Lübeck Hbf aus nach Lüneburg mit. Hier hat sich 221 114 (inzwischen in Gelsenkirchen-Bismarck ansässig) gerade vor die Zuglok des E 2873, die 220 032 vom Bw Oldenburg, gesetzt.

Foto: Michael Hecht



Am 12.8. (SA) war die Oldenburger 220 vor E 2873 ausgefallen und 216 183 (Bw Braunschweig) beförderte den Zug ersatzweise; womit nach längerer Zeit wieder einmal eine 216 nach Lübeck und Schlesw.-Holstein kam. Hier wartet 216 183 mit E 2873 in Lübeck Hbf auf Ausfahrt.

Foto: Michael Hecht

HAMBURGER STRABENBAHN-ABSCHIED

V6E-Triebwagen Nr. 3600
am 30.9. auf dem Gänse-
markt.



Foto: Michael Hecht

Schleif-Triebwagen
Nr. 3991 am 1.10.
zwischen Gänsemarkt
und Rathausmarkt.



Foto: Michael Hecht

V6E-Triebwagen Nr. 3649
auf Hamburgs letzter
Straßenbahnlinie an
ihrem letzten Betriebstag,
dem 1.10.1978, auf Fahrt
über den Jungfernstieg.
Wenige Stunden später
endete der Straßenbahn-
betrieb in Hamburg ...



Foto: Michael Hecht

jeweils mo - fr zwischen 16 und 16.30 Uhr eine Vorserien-103 abgebügelt durch eine 220 des Bw Lübeck von Hamburg-Altona nach Hamburg Hbf geschleppt.

Die 160 des Bw Freilassing sind nicht mehr im Einsatz. Diesellokomotiven haben ihre Leistungen übernommen.

Zweissystem-Elektrolok 182 011 (16 2/3 Hz - 50 Hz Wechselstrom; Bw Saarbrücken) wurde nach einem Unfall (Flankenfahrt) z-gestellt. Ihre Drehgestelle und Radsätze baute man in die 182 021 ein, die gleichzeitig (per 25.7.78) eine Auslaufuntersuchung erhielt. 182 021 ist damit die noch einzig verbliebene Lok der ehem. drei Exemplare umfassenden Baureihe 182 (vgl. Ausg. Nr. 019).

Die Viersystem-Elektrolokomotiven der BR 184 (stationiert im Bw Köln-Deutzerfeld) fuhren im Sommerfahrplan an allen Verkehrstagen die TEE-Züge 32/33 (PARSIFAL, Hamburg-Paris-Hamburg) und 40/41 (MOLIERE, Köln-Paris-Köln) im Abschnitt Köln-Aachen-Liège (Lüttich/Belgien) und umgekehrt. Daneben wurden die Maschinen auch öfters in 110-Plänen eingesetzt, wobei z.B. der D 1737/1736 Köln-Münster-Norddeich und zurück im Abschnitt Köln-Münster-Köln einige Mal von 184 befördert wurde. Die jeweilige 184 nutzte die Standzeit in Münster mit der Führung des D 716 (Frankfurt/Main - Norddeich) von Münster nach Rheine aus. Von dort aus kehrte sie vor D 717 (Norddeich - Frankfurt/M.) zur Übernahme des D 1736 nach Münster zurück. Auf diese Weise kamen die 184 aber auch nach Rheine, wo am 18.7. (DF) 184 003, am 22. und 23.7. (SA/SO) 184 111 und am 3.8. (DO) nochmals 184 111 gesehen wurden.

Triebwagen

Elektrische Triebwagen - Seit dem 19.8. (SA) verkehren die Elektro-Triebwagen der Baureihe 426 (Bw Koblenz-Mosel, vgl. Ausg. Nr. 016) nicht mehr. Zuletzt pendelten noch 426 001 oder 426 002 zwischen Koblenz Hbf, Neuwied und Niederlahnstein. Nachdem 426 001 einen Defekt erlitt, stellte man die beiden letzten 426/826-Garnituren ab. Ihre Leistungen übernahmen lokbespannte Wendezugseinheiten.

Dieseltriebwagen - Offensichtlich wegen eines Defektes konnte sich eine im Plan des Et 3164 (Lüneburg-Lübeck-Kiel) fahrende 612/613-Garnitur am 8.10. (SO) nicht mit eigener Kraft fortbewegen. Der VT-Zug wurde daher von einer 218 (genaue Nr. leider nicht bekannt, wahrscheinlich 218 195, 196 oder 197) nach Kiel geschleppt. Die Lok war mit der Scharfenberg-Kupplung des VT-Zuges über eine Behelfskupplung verbunden.

Sonderzüge in Lübeck Hbf

Wieder passierten in den vergangenen Wochen eine Reihe von Sonderzügen den Lübecker Hauptbahnhof. So kam am 15.9. (FR) ein Sonderzug Goslar-Travemünde Strand (E 26832). Seine 2 Bnb, 1 WGü(e) und 2 Bnb wurden ab Lüneburg von 218 337 nach Travemünde befördert. Bis zur Rückfahrt nach Goslar am Abend (E 26833) wurde der Wagenpark im Travemünder Strandbahnhof abgestellt.

Ein als D 26284 geführter Sonderzug kam ebenfalls aus Richtung BD Hannover am 16.9. (SA) durch Lübeck Hbf. Der ab Lüneburg von 218 327 gefahrene und aus 9 Bm, 1 WRtm (Speisewagen) und 1 WGyl bestehende Sonderzug fuhr nach Puttgarden. Für behinderte und alte Bürger der Hansestadt Lübeck hatte die Stadtverwaltung Lübeck am 16.9. einen Sonderzug gechartert, der unter dem Namen "Sonnenzug" um 9.00 Uhr zu einer Rundfahrt durch die nähere Umgebung Lübecks startete. Diese Rundfahrt führte den "Sonnenzug" zunächst nach Neustadt/H. und von dort über Eutin nach Malente-Gremsmühlen. Von Malente-Gremsmühlen fuhr der Sonderzug direkt zurück nach Lübeck Hbf. Der als E 27360/63 geführte "Sonnenzug" bestand aus 1 Bnrzb, 2 ABnrzb, 1 WGyl, 1 ABnrzb, 2 Bnrzb und 1 Gbss (letzter für Rollstühle). Zuglok war auf der gesamten Strecke 218 457. Mit Ausnahme des GBss war der Wagenpark leer bereits am frühen Morgen von 218 457 von Hamburg-Langenhfelde nach Lübeck Hbf überführt worden. Das gleiche geschah am Abend in umgekehrter Richtung.

Der 17.9. (SO) brachte eine sechsteilige 614/914-Garnitur des Bw Braunschweig (Nummern der Einzelfahrzeuge leider nicht bekannt) als Dt 26764 (Kreiensen - Travemünde Hafen) in den Raum Lübeck. Die VT-Einheit kehrte am Abend als Dt 26765 nach Kreiensen zurück. Als lokbespannter Sonderzug kam der E 26834 von Calberlah (bei Wolfsburg) am selben Tag nach Travemünde. Im Gegensatz zum VT-Sonderzug endete

der E 26384 (1 Bnb, 2 Byg, 1 AByl, 1 Bym) jedoch im Strandbahnhof und startete dort auch wieder am Abend nach Calberlah, diesmal unter der Nr. E 26835. Zuglok des E 26834/26835 im Abschnitt Lüneburg-Travemünde-Lüneburg: 218 337. Sonderzugaktivitäten in Travemünde auch am 18.9. (MO). Von Hamburg fuhr der D 27352 auf den Skandinavienkai. Die 5 Ayse, 1 WGyl und 5 Ayse dieses Sonderzuges wurden v. 220 010 befördert. Nachdem einige Passagiere den Zug auf dem Skandinavienkai verlassen hatten, fuhr er weiter nach Travemünde Strand. Nun unter der Nr. D 27354 geführt, dürfte der Sonderzug mit dem "Mini-Zuglauf" Lübeck-Travemünde Skandinavienkai - Lübeck-Travemünde Strand der kürzeste und kurioseste Schnellzug der DB an diesem Tag gewesen sein. Zuglok des D 27354 war natürlich auch 220 010. Der Sonderzug kehrte am Abend als D 27353 direkt von Travemünde Strand zurück nach Hamburg. Zuglok war diesmal aber 221 120.

Am 22.9. (FR) startete in Travemünde Strand der Kindersonderzug D 16020 nach Hagen. Seine 4 Bm wurden von 218 254 (Bw Hamburg-Altona) nach Hamburg gebracht. Am selben Tag kam ein Tages-Sonderzug D 27138 (Berlin - Travemünde Strand), der aus 6 DR-Wagen (2 Bme, 1 Sdrm, 3 Bme) bestand. Der Zug fuhr am Abend als D 27139 zurück. Im Abschnitt Büchen-Travemünde-Büchen war 218 339 die Zuglok dieses Sonderzuges. Der Kindersonderzug D 16021 von Hagen hatte man 26.9. (DI) seinen Endpunkt in Travemünde. Die acht Bm-Wagen dieses Zuges wurden in Hamburg von 218 253 (Bw Hmb-Altona) übernommen.

Am 29.9. (FR) hingegen kam der D 28173 von Dortmund nach Travemünde Strand. Seine 14 Wagen (1 Am, 5 Bm, 1 WGyl, 1 Bnb und 6 Bm) wurden in Lüneburg von 220 014 abgeholt.

Zwei Tage zuvor, am 27.9. (MI) war noch einmal einer der in diesem Sommer fast täglichen 601/901-Gäste (vgl. Ausgabe Nr. 025) aus Richtung Ruhrgebiet nach Lübeck gekommen. Die entsprechende Garnitur (601 004 / 901 103, 104, 302, 108, 409, 301, 111, 306 / 601 018) kam als Dt 28440 und fuhr nur bis Lübeck Hbf. Dort begann sie am Abend um 19.01 Uhr auch wieder die Rückfahrt als Dt 28440 (der VT-Sonderzug fuhr auf Hin- und Rückfahrt über Lüneburg).

Ein ebensolcher 601/901-Zug kam als letzter seiner Art für dieses Jahr am 30.9. (SA) nach Travemünde. Bei dieser Exkursion waren an Einzelfahrzeugen 601 004 / 901 103, 301, 109, 304, 113, 402, 305, 101 / 601 011 beteiligt.

Gleich zwei Triebwagen-Sonderzüge sah der Lübecker Hauptbahnhof am 7.10. (SA). Zum einen kam die Braunschweiger Garnitur 614 061 / 914 039 / 614 062 mit Ziel Malente-Gremsmühlen, zum anderen die Osnabrücker VT-Kette 624 637 / 924 201 / 624 680 - 624 638 / 924 439 / 624 646 mit Ziel Travemünde. Beide kamen aus der BD Hannover u. beide kehrten dorthin am Abend wieder zurück. Die 614/914-Garnitur fuhr von Malente aus leer weiter nach Kiel, wo sie für die Rückfahrt aufgetankt und gereinigt wurde. Bei der 624/924-Einheit geschah dieses in Lübeck.

Am 22.10. (SO) passierten hingegen mehrere lokbespannte Sonderzüge Lübeck Hbf. Zunächst kam auf Heimfahrt von Malente-Gremsmühlen nach Oberhausen der D 28160. Seine 4 Bm, 1 WGüe, 1 Bcmk (Liegewagen mit Küche!) und 5 Bm schleppte 221 134 bis Hamburg Hgbf. Dieser Sonderzug war bereits am 20.10. (FR) nach Malente-G. gekommen; ebenso wie ein ähnlicher Zug von Oberhausen nach Travemünde Strand, der ebenfalls am 22.10. wieder die Heimfahrt antrat. Dieser Sonderzug wurde als D 28214 (Travemünde Strand - Oberhausen) geführt und bestand aus 1 WRtmh, 5 Bm, 1 WGüe und 4 Bm. Von Travemünde nach Hamburg Hgbf brachte ihn 221 128.

Schließlich kam noch ein dritter "Oberhausen-Sonderzug" auf Heimfahrt. Dieser kam von Oldenburg/H. (D 28170) und setzte sich aus 3 Bm, 1 WGyg(e), 3 Bm und 1 WRtmh zusammen. 218 488 beförderte ihn bis Lüneburg. Der einzige Tages-Sonderzug des 22.10. war der E 26068/E 26069 (Löhne/Westf. - Travemünde Strand und zurück). Er war am Morgen gegen 9 Uhr gekommen und passierte Lübeck Hbf auf der Rückfahrt gegen 16.50. Der Sonderzug bestand aus 1 Brnzb, 1 Bnb, 1 Bnb, 1 WGyge, 1 Bnb und 1 Bnrzb (die n-Wagen trugen teilweise Reklame, da es sich um Fahrzeuge des Nahschnellverkehrs Hannover handelte). Auf seiner Rückfahrt wurde der Zug von 218 329 nach Lüneburg gefahren. Diese Maschine dürfte ihn aber auch Morgen dort abgeholt haben.