

NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (Privatbahnen)

Köln-Bonner Eisenbahnen AG

Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen vollzog sich am 12.8. (SA) eine wichtige Veränderung. An diesem Tag begann auf der sogen. "Rheinuferbahn" Köln-Wesseling-Bonn der Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE) der Stadtbahnbetrieb. Diese Verbindung wird nun von der neuen Stadtbahnlinie 16 befahren, die mit ihrer 44 km langen Strecke Köln-Mülheim - Stadtzentrum Köln - Wesseling Nord - Bonn - Bonn-Bad Godesberg die derzeit längste Stadtbahnlinie der Bundesrepublik bildet und von den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB), den Stadtwerken Bonn/Verkehrsbetriebe (SWB) und den Köln-Bonner Eisenbahnen gemeinsam betrieben wird. Dabei kommen fabrikneue und modernste Stadtbahnwagen der KVB und SWB zum Einsatz.

So beispielhaft die Umstellung der "Rheinuferbahn" von Eisenbahn- auf Stadtbahnbetrieb sein mag, so schmerzlicher hat sie vielleicht mancher Eisenbahnfreund registriert; denn mit dieser Maßnahme ging auf der anderen Seite ein Stück beispielhafter Eisenbahngeschichte zu Ende; denn die traditionsreiche "Rheinuferbahn" der KBE besteht nun praktisch nicht mehr. Sie bot eigentlich seit vielen, vielen Jahren das, was an manchen Stellen dieser Art nicht einmal die Staatsbahn auf die Beine brachte und was zugleich bahnbrechend für die von vielen als bloße Kleinbahnen angesehenen Privatbahnen wirkte: Elektrischen Betrieb auf zweigleisiger Strecke mit Triebwagen, die auch die 1. Klasse führten (!), dichte Zugabstände, wobei die Rheinuferbahn als Haupteisenbahnstrecke konzessioniert war (!). Einige der Triebwagen fuhren bis vor einiger Zeit sogar als Schnellzüge. Daneben gab es außer etlichen Personenzügen auch Eilzüge. Eine grundlegende Modernisierung ihres Fahrzeugparkes hatten die KBE mit der Beschaffung von Leichtmetall-Triebwagen ab 1960 eingeleitet. Diese Fahrzeuge wurden allgemein als "Silberpfeile" bekannt. Wer an dieser oder an anderer Stelle über die Köln-Bonner Eisenbahnen gelesen hat oder ihren Betrieb gar selbst kannte, der wird sich an Schilderungen des Betriebes der Lübeck-Büchener Eisenbahn erinnern haben. Und eine "rheinische LBE" das waren sie auch die KBE; die letzte LBE unserer Tage gewissermaßen, deren Ära aber vierzig Jahre nach der alten LBE nun auch am 11.8.1978 ihr Ende fand; denn mit der Umstellung der Rheinuferbahn auf Stadtbahnbetrieb erhielt diese Strecke mehr den Charakter einer Schnellstraßenbahn. Mit dieser Umstellung verschwand die letzte als Hauptbahn gebaute, konzessionierte und betriebene Privatbahnstrecke !!! Schrieb 'dpa' zur Einführung des Stadtbahnbetriebes Köln-Bonn: "Ein Teil der Gleisstrecke konnte von der traditionsreichen Köln-Bonner-Rhein-Uferbahn übernommen werden, die nach über 70-jährigem Bestehen eingestellt wurde." Nun, die Köln-Bonner Eisenbahnen werden weiterhin bestehen. Am beschriebenen Stadtbahnbetrieb sind sie ohnehin beteiligt; außerdem wird die als "Vorgebirgsbahn" bezeichnete KBE-Strecke Köln-Barbarossaplatz - Brühl - Bonn/Rheinuferrbf. weiterhin als Eisenbahnstrecke betrieben, obwohl sie als "Linie 18" in die neue "Verkehrs- und Tarif-Gemeinschaft RHEIN-SIEG" (VRS) integriert ist.

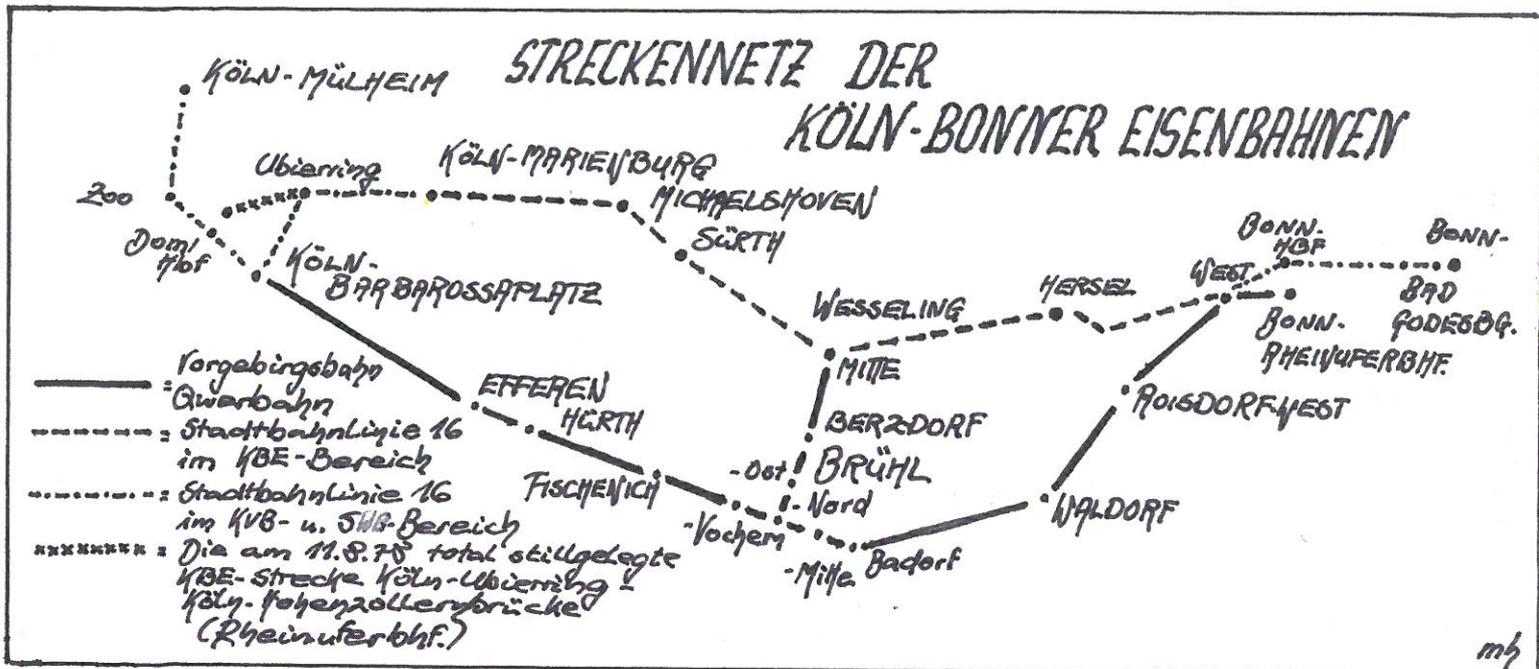


... sie wickelten vor allem d. bereits vor einigen Jahren eingestellten Schnellzugverkehr auf der 'Rheinuferbahn' ab.

Das ist nun vorbei: "Silberpfeile" der KBE am 11.4.1970 in Bonn-Rheinuferrbf ...



Fotos: Michael Hecht



Aber auch diese Strecke soll bis 1981 auf Stadtbahnbetrieb umgestellt sein - wie auch die sogen. "Querbahn" Brühl-Wesseling (VRS-Linie 19). Bis dahin fahren aber weiterhin auf "Vorgebirgsbahn" und "Querbahn" die rot-gelben Elektro-Triebwagen (Baujahr 1950-56) der KBE. Allerdings wurde die 1. Klasse im Rahmen der Vorbereitungen für die Stadtbahn bei den KBE am 1.5.1978 total abgeschafft; seit 12.8.1978 gibt es auch überhaupt keine Eilzüge mehr.

Da die "Silverpfeile" wegen zu enger Gleisradien auf Vorgebirgs- und Querbahn nicht eingesetzt werden können, wurden sie an die Salzburger Verkehrsbetriebe für deren Überlandbahn verkauft. Neben dem Personenverkehr betreiben die KBE auf ihrem gesamten Netz Güterverkehr mit Diesellokomotiven. Zu diesem Netz gehört auch die nicht elektrifizierte und ausschl. dem Güterverkehr dienende "Stichbahn" Hürth-Berrenrath und die "Hafenbahn" im Rheinhafen Wesseling (beide oben nicht eingezeichnet). Neben dem Schienenverkehr betreiben die KBE auch noch ein ausgedehntes Omnibusnetz. Der KBE-Schienenfahrzeugpark setzte sich auf dem Triebfahrzeugsektor Mitte August '78 aus 19 Elektro-Triebwagen-Garnituren, 21 Diesellokomotiven versch. Bauart, 1 Ellok, 1 Akkulok sowie einem Dieseltriebwagen (Fahrleitungsrevisionsfahrzeug; ex DB-795) zusammen (genaue Fahrzeugliste folgt). Für die Triebwagen befindet sich das Depot in Wesseling-Mitte, für die Lokomotiven in Brühl-Vochem.



Mit diesen Trieb-/Steuerwagen-Garnituren wird nun ausschl. der verbliebene KBE-Eisenbahn-Personenverkehr auf "Vorgebirgsbahn" und "Querbahn" betrieben. Hier eine solche Einheit als Personenzug nach Köln über Brühl am 11.4.1970 im Bonner Rheinuferbahnhof. Die KBE-Strecken werden übrigens mit Gleichstrom betrieben.

Foto: Michael Hecht

Georgsmarienhütten-Eisenbahn

Völlig überraschend hat die Georgsmarienhütten-Eisenbahn (GME) am 30.9.1978 (SA) ihren gesamten Personenverkehr auf der Schiene eingestellt. Dieser spielte sich auf der 13 km langen GME-Strecke Hasbergen (Kreis Osnabrück; liegt an der DB-Strecke Osnabrück-Münster) — Georgsmarienhütte ab. Gründe für die Stilllegung und Verlagerung des Personenverkehrs auf die Straße waren der Fristablauf des VT 1 (siehe unten) und die sinkenden Beförderungsleistungen. Die Betriebsführung für den verbliebenen Güterverkehr wurde der Wittlager Kreisbahn übertragen. Der Reisezugverkehr wurde bis zuletzt mit den beiden Triebwagen VT 1 (vierachsig, Baujahr 1936, ehem. DB-VT 36 509, 1966 an GME) und VT 2 (vierachsig, Bj. 1936, ehem. DB-VT 36 519, 1966 an GME) abgewickelt. Beide VT besaßen allerdings schon seit längerer Zeit keine Motoren mehr und kamen nur als Wagen zum Einsatz, wobei sie von einer der GME-Diesellokomotiven gezogen oder geschoben wurden. Bei Schubbetrieb bestand zwischen erstem Wagen und Lok Funkverbindung. An V-Lokomotiven besitzt die GME eine Drehgestell-Maschine (V 1, B'B', 1000 PS), acht C-gekuppelte Stangen-Maschinen (V 2 - V 9, alle jeweils 530 PS), zwei zweiachsige Kleinlok (V 21, V 22 mit je 107 PS) und eine ebenfalls zweiachsige Lok mit 230 PS (V 23). Außer V 23 wurden alle genannten Lokomotiven bei Klöckner-Humboldt-Deutz gebaut. V 23 lieferte die Firma Jung. Die Maschinen dienen in erster Linie für Verscharbeiten auf dem umfangreichen Gleisnetz (insges. 50 km) der Georgsmarienhütte. Nach Einstellung des GME-Personenverkehrs betreiben als einzige (!) Privatbahn in Niedersachsen — mit Ausnahme der ostfriesischen Inselbahnen und der Museumsbahnbetriebe — nur noch die Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH (VEV) Personenverkehr auf der Schiene !

Kiel-Schönberger Eisenbahn GmbH

Auch in den vergangenen Wochen waren auf der Kiel-Schönberger Eisenbahn (KschE) verschiedene Sonderzugaktivitäten zu verzeichnen. So erschien am 8.9. (FR) ein Gesellschafts-Sonderzug Oberhausen-Schönberg/H.; d. Zug bestand aus 13 DB-Wagen (11 Bm, 1 WGy(e), 1 WRtm). 218 256 (Bw Hamburg-Altona) brachte den Sonderzug von Hamburg nach Kiel Hbf, wo ihn die KschE-Lokomotiven V 82 und V 61 übernahmen. Zusätzlich schob bei Abfahrt Richtung Schönberg die 218 256 bis KschE-Bahnkilometer 1,8 nach. Der Zug fuhr am 10.9. (SO) zurück nach Oberhausen, wobei ihn wieder V 82 u. V 61 nach Kiel Hbf brachten. Aber noch einen zweiten Sonderzug gab es am 10.9. auf der KschE-Strecke. An diesem Tag trat der größte Teil des Museumszuges des Vereins Verkehrsamateure u. Museumsbahn e.V. (VVM) die Fahrt von seinem Sommerdomizil Schönberger Strand ins Winterquartier Aumühle an. Der Zug wurde am 10.9. zunächst von Schönberger Strand nach Kiel-Süd gebracht. Im KschE-Abschnitt Schönberg/H. — Kiel-Süd hatte diese Fuhre folgende Zusammensetzung: KschE-Lok V 61 — VVM 1892 C 3 — VVM 91 854 AB3i — VVM 44 754 C — VVM 36 PwPosti — KschE-Lok V 82. Nach Übernachtung in Kiel-Süd wurden die genannten VVM-Wagen von KschE-Lok V 82 zur Übergabestelle 'Ss' gebracht. Dort übernahm sie eine DB-Lok zur Weiterfahrt nach Meimersdorf Rbf bzw. Aumühle. Am 17.9. (SO) verkehrte auf der KschE-Strecke ein Sonderzug für den Turnverein Kiel-Ellerbek. Der Zug bestand aus KschE-Lok V 61, dem KschE-VB 181 sowie VVM-Wagen 15 Ci (!); er wurde vom Ellerbeker Turnverein für die Strecke Kiel-Ellerbek — Trensahl u. zurück gechartert, startete jedoch in Kiel-Süd. Dorthin fuhr er auch bei Rückfahrt am Abend, da nur in Kiel-Süd das Umlaufen der Lokomotive möglich war. Am 22.9. (FR) kam erneut ein Gesellschafts-Sonderzug der DB-Generalvertretung Bochum mit Zuglauf Oberhausen-Schönberg/H.; seine 12 Bm-Wagen, 1 Gesellschafts- und 1 Speisewagen wurden wieder von V 82 und V 61 über die KschE-Strecke gebracht. Die DB-Lok, die den Sonderzug von Hamburg nach Kiel Hbf gezogen hatte, 218 251 (Bw Hmb-Altona), leistete von Kiel Hbf bis KschE-Bahnkilometer 1,8 Schubhilfe. Der Zug fuhr am 24.9. wieder zurück nach Oberhausen. Ein gleicher Sonderzug kam am 29.9. (FR), bestehend aus 12 Bm, 1 WGüe und 1 WRtmh. Beförderung von Hamburg nach Kiel durch DB-Lok 218 256 (Bw Hmb-Altona) und von Kiel nach Schönberg/H. durch KschE V 82 und V 61 (Nachschub durch 218 256 von Kiel Hbf bis KschE-Km 1,8). Der letzte Sonderzug Oberhausen-Schönberg/H. in diesem Jahr verkehrte schließlich am 20.10. (FR). 14 Wagen (7 Bnb, 4 BnrB, 1 Bm, 1 WGye, 1 WRtmh) wurden bei einer Wagenzuglänge von 370 m wieder vom Gespann V 82 / V 61 im KschE-Abschnitt dieses Zuges befördert. D. Rückfahrt erfolgte am 22.10. (SO).

DEUTSCHE REICHSBAHN

Dampflokomotiven

Im gültigen Winterfahrplan verfügen die 01.2 des Bw Halberstadt über einen festen Laufplan. Dabei wird der P 8433 (Halberstadt-Magdeburg) und der P 8454 (Magdeburg-Halberstadt) mit diesen Maschinen gefahren. Zum Einsatz kommen 01 2114 und 01 2137.

Letzte 03 in Halberstadt ist 03 2157, die als Reservelok für die 01.2 bereitsteht.

Neu im Bw Güsten ist ehem. Halberstädter 03 2154. Die Laufpläne für die 03.2 des Bw Güsten sind unverändert (vgl. Ausg. Nr. 024).

Auch im Winterfahrplan 1978/79 wird der Expresszug BERLINAREN (Malmö-Berlin Zoo) zwischen Saßnitz und Berlin Zoo von einer 03.0 des Bw Stralsund befördert. Ankunft dieses einzigen täglichen und planmäßigen Dampfzuges in West-Berlin: 0.08 Uhr. Der Gegenzug Berlin Zoo-Malmö am Morgen wird weiterhin mit 132-Diesellokomotiven nach Saßnitz gebracht.

50 1002 (ehem. 50 002) des Bw Nossen (noch mit den großen Windleitblechen ausgerüstet) ist wegen abgefahrener Radreifen abgestellt. Im übrigen setzt das Bw Nossen noch 3 x 50.10 und 2 x 50.35 täglich ein.

Diesellokomotiven

Das Bw Neuruppin setzt die letzten 103 (ehem. V 36) der Deutschen Reichsbahn vor Bauzügen ein.

Wagen

Bei der DR ist nunmehr offensichtlich die Entscheidung über den künftigen Außenanstrich der Reisezugwagen gefallen. So wurden bereits Anfang August in Bautzen eine größere Zahl eben fertiggestellter Reisezugwagen der Gattung Bme für die DR beobachtet. Diese waren im Oberteil beige und im unteren Teil hellgrün gespritzt worden. Vorausgegangen waren verschiedene Versuchsfarbgebungen: beige/dunkelgrün, dunkelgrün/beige, beige/blau und beige/rot.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Hamburger Hochbahn AG

Am 1.10. (SO) wurde die letzte Hamburger Straßenbahnlinie, die vom Rathausmarkt nach Schnelsen führende Linie 2, eingestellt. Der Planbetrieb endete bereits am 30.9. (SA) mit Betriebsschluß. Am 30.9. hatte die HHA nochmal 39 Triebwagen im Einsatz; zwischen 9 und 15 Uhr galt auf Linie 2 der "Nulltarif". 17 Triebwagen pendelten nochmal am 1.10. zwischen 10 und 15 Uhr zwischen Rathausmarkt und Schnelsen; ebenfalls zum "Nulltarif". In dem in Kürze erscheinenden FORUM Nr. 11/12 wird ausführlich über den Hamburger Straßenbahnabschied und seine Einzelheiten berichtet. Die "Kurzmeldungen" begnügen sich daher mit einigen Bildern auf S. 13 und dieser kurzen Notiz darüber.

Firma Dahmetal / Joh. Rudolf & Sohn

Der bereits bei den Stadtwerken Lübeck erprobte Daimler-Benz-Schubgelenkbus O 305 G (vgl. Ausg. Nr. 025) befand sich im Anschluß an diesen Probetrieb bei den Stadtwerken für eine Woche ebenfalls beim Verkehrsbetrieb DAHMETAL/Joh. Rudolf & Sohn, Bliestorf im Einsatz. Dort kam er auf allen DAHMETAL-Omnibuslinien zur Erprobung. Der Einsatz von Gelenkzügen bei DAHMETAL wird aber vorläufig auf die Erprobung des D/B O 305 G beschränkt bleiben, da Gelenkbusse einschl. des Schubfahrzeuges für die Strecken und Endpunkte der DAHMETAL-Linien ungeeignet sind. So hat der O 305 G-Zug u.a. für die Verkehrsverhältnisse auf den DAHMETAL-Strecken einen zu großen Wendekreis, der auf die nicht nachlenkbare Nachläuferachse (Antriebsachse) zurückzuführen ist. Ein weiteres neues Fahrzeug ist ein Daimler-Benz O 307, bei dem es sich um ein weiteres Probefahrzeug handelt, das im Austausch für den Wagen mit dem Kennzeichen HL-C 559 (D/B O 307; vgl. Ausg. Nr. 023) nach Bliestorf kam. Die Lackierung dieses Wagens ist weiß. Der D/B O 307 trägt die Betriebsnummer 65, wird aber bald wieder an Daimler-Benz zurückgegeben. Als weitere Neuzugänge des Bliestorfer Betriebes sind drei D/B O 303 zu verzeichnen. Diese Fahrzeuge sind aber bereits seit Ende Mai (vgl. Ausg. Nr. 023) im Einsatz. Sie tragen die Betriebsnummern 61 - 63 und sind weiß lackiert mit Zierstreifen in den Farben rot, hellblau und dunkelblau.

Die auffälligsten Zugänge aber -und zugleich auch die neuesten- sind acht Anderthalbdecker-Busse, die DAHMETAL von der Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft (ASEAG) übernahm. Die 1 1/2-Decker liefen bei der ASEAG unter den Betriebsnummern 197 - 204 und präsentierten sich dort in roter Lackierung mit hellbraunem Dach. Daran soll sich auch vorläufig nichts beim neuen Besitzer DAHMETAL ändern, da die Wagen noch gut im Lack sind. Die Firma Rudolf & Sohn sorgte also mit d. Ankauf dieser Fahrzeuge nicht nur dafür, daß noch für längere Zeit 1 1/2-Decker-Busse durch Lübeck und seine Umgebung rollen werden, sondern auch dafür, daß die Lübecker Omnibus-Szene noch etwas farbenfroher wurde. Einige der 1 1/2-Decker zeigen noch ASEAG-Embleme bzw. AVV-Embleme (AVV = Aachener Verkehrs-Verbund). Die Wagen sollten ursprünglich noch zwei Jahre in Aachen laufen. Da aber der ASEAG für die Beschaffung von Gelenkbussen Subventionen vom Bund zugesichert wurde, entschied man sich für diese Fahrzeugart u. für die Abgabe der Anderthalbdecker. Der Bestand an 1 1/2-Decker-Bussen ist bei DAHMETAL damit auf 14 Stück angestiegen.

Nach Herrichtung aller ehem. ASEAG-Anderthalbdecker für den DAHMETAL-Betrieb werden die Anderthalbdecker mit den Nummern 48 - 50 sowie 54 (ehem. Kölner Wagen) ausgemustert. Diese Busse besitzen Kunststoff- bzw. Holzbestuhlung und finden bei den Fahrgästen wenig Zuspruch. Bereits ausgemustert sind die Wagen 38 und 39 (KHD 230 R/TR 120) sowie der Wagen 52 (ex Köln 420), bei dem es sich um einen KHD 150 S 11 handelt. Dieses Fahrzeug steht noch hinter der Fahrzeughalle in Bliestorf. Weitere Ausmusterungen sind in der nächsten Zeit nicht zu erwarten. An Neubeschaffungen sind für die fernere Zukunft einige MAN-Standardüberlandbusse geplant. Auch bei DAHMETAL trat am 1.10. der neue Winterfahrplan in Kraft, der aber keine nennenswerten Änderungen mit sich brachte. Erstmals wirbt die Firma Rudolf & Sohn auf diesem Fahrplan mit dem Slogan:

Weiche Sitze, harter Stahl - Freude macht's mit DAHMETAL !

Nachstehend der derzeit aktuelle Stand des DAHMETAL-Fahrzeugparkes:

Wg.Nr.	Hersteller/Fahrzeugtyp	Pol.Kennz.	Bemerkungen
19	KHD 200 RS 12	RZ-PJ 19	Reisebus
40	KHD 230 R/TR 120	RZ-SZ 40	
41	KHD TL 120	RZ-SV 41	
42	KHD TR 100	RZ-TW 42	
43	KHD TR 100	RZ-MP 43	
44	KHD 230 R/TR 120	RZ-V 44	
45	KHD L 120	RZ-AC 45	
46	KHD TR 120	RZ-DM 46	
48	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-LK 48	ex Kölner Verkehrsbetr. 705
49	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-AZ 49	ex Kölner Verkehrsbetr. 706
50	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-LK 50	ex Kölner Verkehrsbetr. 707
51	KHD TR 120	RZ-NX 51	Reisebus (m.getönten Sch.)
52	KHD 150 S 11	RZ-Z 52	ex Kölner Verk.Betr. 420=a.
53	KHD 150 S 11	RZ-Z 53	ex Kölner Verkehrsbetr. 421
54	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-LK 54	ex Kölner Verkehrsbetr. 708
55	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-RO 55	ex NIAG, Moers 1708
56	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-LJ 56	ex NIAG, Moers 1707
57	KHD/Ludewig	RZ-YU 57	
58	KHD/Ludewig	RZ-YU 58	
59	KHD/Ludewig	RZ-YU 59	
60	Auwärter-Neoplan	RZ-YU 60	Luxusreisebus
61	Daimler-Benz O 303	RZ-RR 61	Reisebus
62	Daimler-Benz O 303	RZ-CW 62	Reisebus
63	Daimler-Benz O 303	RZ-ZH 63	Reisebus
65	Daimler-Benz O 307 (Probewg.)	HL-ZJ 19	Probewagen &
65	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ- 65	ex ASEAG, Aachen 197
66	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-JV 66	ex ASEAG, Aachen 198 §§
67	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ-JV 67	ex ASEAG, Aachen 199 §§
68	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ- 68	ex ASEAG, Aachen 200
69	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ- 69	ex ASEAG, Aachen 201
70	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ- 70	ex ASEAG, Aachen 202
71	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ- 71	ex ASEAG, Aachen 203
72	Büssing/Ludewig 1 1/2-Decker	RZ- 72	ex ASEAG, Aachen 204
ohne Nr.	Ford "Transit"	RZ-? ??	Kleinbus

KHD = Klöckner-Humboldt-Deutz / a. = ausgemustert / §§ = Bereits zugelassen und im Linienverkehr eingesetzt / & = Die Betr.Nr. 65 des D/B O 307-Probewg. wird nach dessen Rückgabe an Daimler-Benz auf den ex ASEAG-1 1/2-Decker Nr.197 übergehen, der z.Zt. ebenso wie die Wg. 68-72 noch nicht zugelassen ist.

Stadtwerke Lübeck

Am 22.10. (SO) wurden nach Schluß des Fußballspieles VfB Lübeck gegen Olympia Wilhelmshaven die folgenden Gelenkbusse vom Stadion Lohmühle aus als Einsatzwagen eingesetzt:

Betr.-Nr. Beschilderung

231	14E - Vorrader Straße
239	5E - Eichholz
240	6E - Moising

Dem erhöhten Verkehrsaufkommen am "verkaufsoffenen Samstag" des Monats November, 4.11., begegneten die Stadtwerke Lübeck vor allem in den Nachmittagsstunden durch den gezielten Einsatz von Gelenkbussen. So wurden die Gelenkzüge nicht -wie sonst an Samstagen üblich- auf den Linien 5 und 9 ab 15 Uhr abgezogen, sondern fuhren bis ca. 19 Uhr. Zusätzlich fuhren vom späten Vormittag an ebenfalls bis etwa 19 Uhr auch auf den Linien 4 und 8 Gelenkbusse. Hier kamen ausschl. die "alten Gelenkbusse" der Serie 222 - 233 (Bj. 1971/72) zum Einsatz. Im einzelnen wurden beobachtet: Wg. 224 auf Linie 4 und 8, 226 auf Li. 8, 227 auf Li. 8, 231 auf Li. 8, 232 auf Li. 4 und 8, 233 auf Linie 8. Außerdem verkehrten in den Nachmittagsstunden des 4.11. auf der Linie 14 zwei Gelenkbusse, bei denen es sich wahrscheinlich um die Wg. 249 und 254 handelte.

Bei den eben erwähnten "Alt-Gelenkbussen" der Serie 222 - 233 wurde inzwischen bei allen Fahrzeugen der Schaffnersitz entfernt (vgl. Ausgabe Nr. 018).

Rhein-Haardt-Bahn

Die Rhein-Haardt-Bahn, Mannheim hat kürzlich die beiden Gelenkbusse 503 und 504 ausgemustert. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um die ehem. Lübecker Gelenkzüge 209 und 216 (Daimler-Benz/Gaubschat, Bj. 1962 u. 1964). Die Busse wurden 1972 von den Stadtwerken Lübeck an die Rhein-Haardt-Bahn verkauft.

Autokraft GmbH

Auch die Firma Autokraft, Kiel hat unlängst einen ehemaligen Lübecker Gelenkbus außer Dienst gestellt und zwar den 1976 von den Stadtwerken Lübeck erworbenen Daimler-Benz/Gaubschat-Gelenkzug Nr. 49, der in Lübeck unter der Nr. 217 lief (Baujahr 1965).

Dortmunder Stadtwerke

Am 28.10. (SA) fand in Dortmund eine von der Redaktion der Zeitschrift "strassenbahn aktuell" organisierte Straßenbahn-Sonderfahrt statt. Zum Einsatz kamen dabei die folgenden "Oldtimer": Tw 239 (Herst. Schöndorf/Bj. 1930) + Bw 172 (Herst. DÜWAG/Bj. 1950) + Bw 677 (Herst. Schöndorf/Bj. 1930) - alles zweiachsige Fahrzeuge. Die Sonderfahrt begann um 10.00 Uhr am Hauptbahnhof und endete um 16.00 Uhr im Betriebshof Westfalendamm. Folgende Strecken des acht Linien umfassenden Straßenbahnnetzes wurden befahren: Hauptbahnhof - Grevel - Betriebshof Dorstfeld - Wambel - Westfalenstadion - Westfalenpark - Mengede - Fredenbaum - Westfalendamm (Betr.H.). Die Dortmunder Stadtwerke betreiben z.Zt. die folgenden Straßenbahnlinien:

Linie	Strecke	Km	Fahrzeit in Min.
1	Brambauer - Grävlingholz - Hörde	14,8	57
2	Hombruch - Grevel	14,6	48
3	Fredenbaum - Westfalenstadion	7,0	25
4	Nicolaikirche - Westfalenhütte	5,3	22
5	Mengede-Westerfild-Huckarde-Westfalenpark-Hacheney	14,4	48
6	Kirchderne-Schulte Rödding-Hörde	10,0	35
7	Aplerbeck - Hauptbahnhof	8,5	31
9	Marten-Dorstfeld-Wambel-Brackel-Wickede-Wickede Bf	15,0	54
7/4	Westfalenhütte - Aplerbeck (verkehrt nur abends u. am Sonntagvormittag)	14,0	42

Näheres über die Dortmunder Straßenbahn in Ausgabe Nr. 027 oder 028.

Redaktion: Michael Hecht,



Neujahrsmorgen 1975 im Bahnhof Lüneburg: 103 002 (Bw Hamburg-Eidelstedt) und 220 013 (Bw Lübeck) haben soeben ihre Züge E 3231 (Kiel-Hildesheim-Bad Harzburg m. Kurswg. v. Hamburg) und E 3235 (Hamburg-Braunschweig-Kreiensen m. Kurswg. v. Kiel) getauscht.

ALLEN LESERN DIESER MITTEILUNGEN
EINEN GUTEN RUTSCH INS NEUE JAHR
UND EIN GESUNDES, GLÜCKLICHES
1 9 7 9.

Foto: Michael Hecht



DEUTSCHE BUNDESBAHN

Diesellokomotiven

Das Bild von drei Lübecker 212 in dem aus lediglich zwei Wagen bestehenden N 4727 (Lübeck-Büchen) jeweils an Montagen zwischen Lübeck Hbf und Ratzeburg (vgl. Ausg. Nr. 026) gehört bereits wieder der Vergangenheit an. Wie sich der N 4727 an den Montagen 23.10. und 30.10. präsentierte, wurde bereits in Ausgabe Nr. 026 geschildert bzw. Sie können es an dem Bild auf Seite 3 der heutigen Ausgabe sehen. Am Montag, d. 6.11. fuhren im N 4727 bis Ratzeburg zwar wieder drei 212 mit, da d. n/nf-Wendezuggarnitur aber mit dem nf-Steuerwagen nach vorne stand, fuhren die beiden 212, die in Ratzeburg den Rübenzug nach Uelzen übernehmen sollten, vor den beiden Silberlingen, während sich die eigentliche Lok des Zuges hinter der Wendezug-einheit befand. Dadurch bestand N 4727 am 6.11. also aus 212 031 / 212 245, einem nf-Wagen, einem n-Wagen und 212 246. Die dritte 212 ließ sich bei Ausfahrt aus Lübeck Hbf auch nur als Wagen mitschleppen. Ab Ratzeburg schob sie den Wendezug dann alleine weiter nach Büchen. Am 13.11. verhielt es sich umgekehrt. Da hatte N 4727 bis Ratzeburg eine 212 an d. Spitze und zwei 212 am Ende. Da der Zug offensichtlich abwechselnd entweder mit einer n/nf-Wendezug-einheit oder zwei normalen Silberlingen gefahren wird, bestand er am 13.11. aus zwei Nicht-Wendezug-Wagen, einem Bnb und einem Bnrb. Zuglok bis Büchen war 212 028. Hinten hingen bis Ratzeburg als "Rüben-Lokomotiven" 212 031 u. 212 259 dran. Der 13.11. war allerdings auch der letzte Montag, an dem N 4727 zwischen Lübeck und Ratzeburg drei 212-Maschinen enthielt. Offensichtlich wurde d. Abend-Rübenzug Ratzeburg-Uelzen in der darauffolgenden Zeit nicht mehr gefahren. Eine "Rüben-Lok" nahm der N 4727 erst wieder am 11.12. mit, als er aus 212 043, zwei Bn-Wagen und 220 044 am Schluß bestand, wobei die 220 die Maschine für den Rübentransport ab Ratzeburg war. Sie war zuerst an den Bahnsteig gefahren, worauf Kleinlok 333 040 die beiden Silberlinge an sie heranschob und nach Abrücken der 333 sich schließlich 212 043 an die Spitze des Zuges setzte.

Eine andere "V-100-Triple-Traktion" gab es im Hauptbahnhof von Münster/Westf. am 21./22.10. (SA/SO), als dort im Rahmen einer Fahrzeugschau das 50-jährige Streckenjubiläum des Abschnittes Münster-Preußen (Strecke Münster-Lünen) gefeiert wurde. Auf der Fahrzeugausstellung waren u.a. 044 508 (ehem. Bw Gelsenkirchen-Bismarck),

221 109 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck; ehem. Bw Lübeck!) und 103 233 (Bw Hamburg-Eidelstedt) vertreten. Eine Intercity-Triebwagengarnitur (601 011 und 601 004 waren die Triebköpfe) pendelte zwischen Münster und Werne/Lippe; ebenso 104 019 (als "E 04 19") mit dem historischen Zug der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (vgl. S. 3).

Für Lokmitfahrten innerhalb des Hbf von Münster stand das angesprochene "V 100-Triple-Gespann" (es fuhr ohne Wagen) zur Verfügung, das aus einer 211, einer 212 und einer weiteren 211 zusammengekuppelt war. Die Nummer der 212 ist leider nicht bekannt. Bei den 211 handelte es sich um die Maschinen 012 und 093 (Bw Bielefeld und Bw Osnabrück).

Der Hilfszug des Bw Lübeck wird bei seinen Einsätzen jetzt fast immer von einer der hier stationierten 212 ohne Wendezugrichtung und Vielfachsteuerung (212 128, 129, 141) befördert. So fuhr 212 129 am 23.11. (DO) mit dem Lübecker Hilfszug von Lübeck nach Barkhorst und kam so auf die Reststrecke Bad Oldesloe-Mollhagen, die ja nur noch dem Güterverkehr dient (ehem. Strecke Bad Oldesloe-Schwarzenbek). Hier waren in Barkhorst einige Rübentransportwagen entgleist, die zwischen 14.00 und 16.00 Uhr von der Mannschaft des Lübecker Hilfszuges wieder auf die Schienen gesetzt wurden. Anschließend schleppte 212 129 den Hilfszug wieder zurück nach Lübeck.

Am 3.12. (SO) rückte 212 128 am Nachmittag mit dem Hilfszug von Lübeck Hbf in nördl. Richtung aus. Ziel und Ursache dieses Hilfszugeinsatzes sind leider nicht bekannt. Einen Tag zuvor hatte 212 128 in Lübeck Hbf zusammen mit der beige-türkisen 260 271 ein recht fetogenes Lokgespann abgegeben, das nach getaner Arbeit "Lz" gemeinsam von Lübeck Rbf über Lübeck MbF ins Bw einfuhr. Am 5.12. (DI) war 212 128 hingegen im Bauzugdienst bei den Erneuerungsarbeiten an einem der Ablaufberggleise des Lübecker Rbf nördlich der Brücke Moislinger Allee eingesetzt.

Regelmäßig befördert 212 128, 129 oder 141 weiterhin -wie bereits seit Mai üblich- die Güterzüge Üg 69580 (Lübeck Rbf - Ascheberg/H.), 69581 (Ascheberg/H. - Malente-G.), 69584 (Malente-Gremsmühlen - Lütjenburg) und 69585 (Lütjenburg - Lübeck Rbf). Bei den wenigen Ausnahmen, bei denen nicht eine der drei genannten 212 in diesem Dienst zum Einsatz kam, wurden 221 für die Beförderung dieser Züge herangezogen. Die entsprechenden Tage waren den vergangenen Ausgaben dieser Mitteilungen zu entnehmen bzw. es wird darüber auch in dieser Ausgabe auf S.6 berichtet.

Einem Mitglied des Lübecker 212-Trios 128,129,141 ist auch offensichtlich die Bedienung des Industriegleisanschlusses Lübeck-Genin zur Firma STOREBEST an der Malmöstr. vorbehalten, wobei die 212 sogar in die Fabrikationshalle von STOREBEST hineinfahren. So hielt sich am 4.12. (MO) die 212 129 dort auf, die gegen 14.30 Uhr mit einem G-Wagen die STOREBEST-Halle in Richtung Rangierbahnhof verließ.

Bei den Einsätzen vor dem Hilfszug können 212 128, 129 und 141 auch noch ihren Heizkessel betätigen, was ja sonst nicht mehr vorkommt, weil die drei Maschinen planmäßig vor Reisezügen nicht mehr verwendet werden.

Irrtümlich wurde in Ausgabe Nr. 026 gemeldet, das 212 des Bw Lübeck auch nach Hambg.-Wilhelmsburg kommen. Dieses ist nicht der Fall. Bitte entschuldigen Sie das Versehen.

Im Bw Gelsenkirchen-Bismarck wurde eine weitere der als "Lollos" bekannten Vorserien-216 aus dem Verkehr gezogen; die 216 002. Damit gibt es von der ursprünglich die Masch. 001 - 009 umfassenden "Lollo-Flotte" im aktiven Dienst nur noch die Lokomotiven 001, 003 - 006 und 008 sowie das 216-Vorserien/Serien-Zwischenstück 010; alle in Gelsenk.-Bism. beheimatet. An Serien-216 sind dort nach erneuten Zugängen bei Fahrplanwechsel (216 057 und 058 kamen aus Oldenburg, 216 061 kam aus Braunschweig) die Maschinen 216 011 - 061 stationiert !

Der E 2338 (Lüneburg-Lübeck-Kiel mit Kurswagen Berlin-Büchen-Kiel, Lübeck Hbf an 12.02/ab 12.12) wird jeweils freitags im Abschnitt Lübeck-Kiel von zwei 218 befördert, wobei sich die vordere 218 im E 2338 nach Kiel begibt, um dort den nur freitags verkehrenden E 1846 (Kiel-Lüneburg-Hannover-Essen-Köln) zu übernehmen und ihn von Kiel nach Lünebg. zu bringen. So fuhr der E 2338 am 17.11. beispielsweise mit 218 253 und 218 334 (beide Bw Lübeck), wobei sich die 218 253 eben in Lübeck Hbf dazu gesellt hatte.

Etwas "übermotorisiert" wirkte der N 4727 (Lübeck-Büchen) an den Montagen im Oktober und November; bestand er doch an diesen Tagen zwischen Lübeck und Ratzeburg aus drei 212-Lokomotiven und zwei Wagen, wobei eine der 212 aber abgeschaltet lediglich auch nur als Wagen mitlief.

Hier das Gespann 212 027 / 259 / 235 vor N 4727 am 30.10. kurz vor Abfahrt in Lübeck Hbf.

Foto: Michael Hecht



Alles klar zur Rückfahrt nach Bochum-Dahlhausen. 216 053 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck) wird sich am Mittag des 5.9. mit dem DGEG-Museumszug und der am Ende laufenden DGEG-Lok 66 002 gleich in der Halle des Lübecker Hauptbahnhofes in Bewegung setzen, um die DGEG-Fahrzeuge von hier aus durchgehend nach Bochum-Dahlhausen zu schleppen. Die DGEG-Fahrzeuge weilten in Lübeck zu Filmaufnahmen und waren auch von 216 053 gebracht worden (vgl. Ausg. Nr. 025 u. FORUM 11).

Foto: Michael Hecht



Die alle beim Bw Oldenburg beheimateten Vorserien-220 werden fast ausschl. im Reisezugverkehr auf den Strecken Bremen-Oldenburg-Leer, Oldenburg-Osnabrück, Oldenburg-Wilhelmshaven und Leer-Emden-Norddeich verwendet. In ihren Einsätzen sind auch einige wenige Schnellzugleistg. enthalten. Auf der Strecke Leer-Rheine kommen die Vorserien-220 nicht mehr zum Einsatz (vgl. auch Karte auf S. 7).

Von den Vorserien-220 (001-005) wurde die 220 002 und 220 003 im Sommer d.J. z-gestellt !

Bereits mit Eintritt des Sommerfahrplanes 1978 wurde die Beförderung der Schnellzüge auf der Strecke Hannover-Wolfsburg-Oebisfelde (DDR) von der BR 220 (Bw Oldenburg) auf die BR 218 (Bw Braunschweig) umgestellt. Auch im gültigen Winterfahrplan 1978/79 fahren die Schnellzüge auf dieser Verbindung (elektrisch beheizt) mit 218. Durch diese Umstellung kommen 220 des Bw Oldenburg nicht mehr in den DDR-Grenzbahnhof Oebisfelde. Im übrigen hat sich an den Einsätzen der Oldenburger 220 im Raum Hannover nichts geändert. Wie seit langer Zeit gehört dazu auch das Abholen des leeren Wagenparkes für den E 3220 (Hannover-Hamburg) im Abstellbahnhof Hannover-Pferdeturm und d. anschließende Bereitstellung in Hannover Hbf. Der E 3220 fährt dann von hier aus mit einer Ellok nach Hamburg.

Auf ungewöhnliche Weise verirrte sich die zum 27.9.1978 vom Bw Lübeck an das Bw Oldenburg abgegebene 220 022 (vgl. Ausg. Nr. 026) in die Gefilde ihrer alten Lübecker Heimat. Durch ein Mißverständnis im Bw Bremerhaven, das sowohl von Lübecker als auch Oldenburger 220 angelaufen wird, wurde 220 022, die zum damaligen Zeitpunkt statt ihrer neuen Bw-Beschriftung überhaupt keine Bw-Angaben trug, als 220 des Bw Lübeck behandelt und wanderte auf diese Weise in den Lübecker Laufplan. Und damit gleichzeitig nicht nach Süden Richtung Oldenburg zurück, sondern nach Osten Richtung ehemalige Heimat Lübeck, wo sie sich in den Diensten des dortigen Bw's nützlich machte. So rollte sie als Bestandteil des jeweils montags bis freitags zwischen Hamburg-Altona u. Hamburg Hbf verkehrenden 220 / 103.0-Lz-Gespanses (vgl. Ausg. Nr. 026) zusammen mit 103 004 (die 103.0 wurde zum ersten Mal angebügelt beobachtet, sonst ließ sie sich von der 220 als Wagen mitschleppen) am 6.11. (MO) durch den Hamburger Hauptbahnhof. Ein Anruf des Bw Oldenburg machte dem "Spuk" von 220 022 in Lübecker Diensten ein Ende und der unbewußte Ausreißer wurde wieder nach Oldenburg zurückgebracht.

In Lübeck weilte 220 022 aber nach diesem Gastspiel bereits ein zweites Mal am 3./4.12. (SO/MO); diesmal aber auf regulärem Weg im Rahmen des Oldenburger 220-Laufes vor E 2872 nach Kiel, N 4143/E 3152 Kiel-Lübeck-Kiel und E 2873 nach Kreiensen. Beim Rücklauf vor E 2873 nach Kreiensen am 4.12. nahm 220 022 am Schluß des Zuges von Lübeck nach Büchen noch die ehemalige Kollegin 221 134 mit, die in Büchen einen Güterzug nach Hamburg zu übernehmen hatte (vgl. S. 6).

Auf dieselbe Weise gelang am 9.12. (SA) am Schluß des E 2873 die 218 485 (Bw Lübeck) von Lübeck nach Büchen. Auch sie mußte dort einen Güterzug nach Hamburg übernehmen. Zuglok des E 2873 war an diesem Tag 220 082.

Am 23.11. (DO) kam 220 076 mit Motorschaden vor E 2872 in Lübeck Hbf an und mußte daher hier vom Zug genommen werden. 218 431 (Bw Lübeck) übernahm von der Oldenbg. 220 ersatzweise den E 2872 (Kassel-Flensburg) und schleppte ihn weiter nach Kiel, während 220 076 das Bw Lübeck aufsuchte. Dort behob man den Schaden schnell, so daß 220 076 am nächsten Tag wieder in ihrem normalen Plan E 3152 Lübeck-Kiel, E 2873 Kiel-Kreienzen zum Einsatz kommen konnte.

Am 14.12. (DO) wurde sowohl der E 2873 als auch der Gegenzug E 2872 von 220 082 (Bw Oldenburg) gezogen. Das bedeutete, daß die Lok den E 2873 nur von Kiel nach Lüneburg brachte und nicht wie planmäßig nach Kreiensen. Grund dafür dürfte die Tatsache gewesen sein, daß der E 2872 wegen Ausfallen der üblichen Oldenburger 220 wieder einmal mit einer 216 des Bw Braunschweig kam, die von Lüneburg aus dann gleich vor E 2873 wieder Richtg. Braunschweig zurückfuhr und den E 2872 der 220 082 überließ, da die meisten Lübecker Lokführer, die den E 2873 jeweils nach Lüneburg bringen und gleich auf der 220 des E 2872 wieder zurück Richtg. Lübeck fahren, nicht mehr auf den 216 ausgebildet sind (E 2872 und E 2873 treffen sich in Lüneburg, wo die Lokführer die Züge tauschen; der Braunschweiger Lokführer auf der 220 des E 2872 übernimmt vom Lübecker Kollegen die 220 des E 2873 und fährt darauf nach Braunschweig zurück; lediglich bei außerplanmäßigem 216-Einsatz müssen meistens die Lokomotiven zwischen E 2872 und E 2873 getauscht werden).

Zu der Meldung in Ausg. Nr. 026 über den Einsatz von 220 auf der Strecke Bremerhaven Hbf - Bremerhaven Columbusbahnhof darf noch nachgetragen werden, daß 220 d. Bw Oldenburg auch den E 3131 (ab Bremerhaven Colbhf. 9.50 Uhr; bei Schiffsan-schluß von England) nach Bremerhaven Hbf ziehen. Darüberhinaus fahren sie auf dieser Strecke bei Bedarf auch den D 579 zum Columbusbahnhof sowie die Züge E 3126 und D 578 von dort zum Hbf Bremerhaven.

Eine 220 und eine 221 waren im Sommer in Unfälle verwickelt. Am 30.8. (MI) geriet die beim Bw Oldenburg beheimatete 220 085 vor dem E 3273 (Osnabrück-Oldenburg) kurz nach Ausfahrt aus Osnabrück in Brand. Der Brand im Maschinenraum der Lok konnte erst von der Osnabrücker Feuerwehr gelöscht werden. Menschen kamen nicht zu Schaden. 212 126 (Bw Osnabrück) setzte die Fahrt des E 3273 mit einstün-diger Verspätung nach Oldenburg fort. 220 085 wurde zur Reparatur ins AW Nürnberg überstellt.

Die ebenfalls beim Bw Oldenburg beheimatete 221 141 (beige-türkis) fuhr am 21.9. (DO) mit einem von Emden kommenden Autotransportzug gegen 5.15 Uhr im Bhf. Meppen auf eine Gruppe abgestellter Reisezugwagen auf. Die Lok wurde erheblich beschädigt. Der Lokführer wurde schwer verletzt, der Beimann wurde bei dem Aufprall getötet.

Über die Umsetzung der Lübecker 221 zum Fahrplanwechsel Ende Sept. (vgl. Ausg. Nr. 026) wurden noch weitere Einzelheiten bekannt. 221 117 und 221 130 verließen be-reits am 21.9. (DO) Lübeck und kamen anschließend beim Bw Oldenburg zum Einsatz (wegen dortigen Lokmangels), zu dessen 221-Bestand die 130 ja auch seit 1.10. end-gültig gehört.

Die Überführungskavalkade am 29.9. (FR) hatte ab Lübeck genau folgende Zusammen-setzung: 221 118 / 221 116 / 221 114 / 221 120 / 221 129 / 221 131 / 220 022 / 220 020 (ab Hamburg Hgbf Richtung Bremen umgekehrt). Alle Maschinen fuhren bis Oldenburg, auch die für Gelsenkirchen-Bismarck bestimmten 221 114 und 221 116. Sie fuhren zusammen mit der per 1.10. ebenfalls nach GBi umgesetzten 221 117 am 30.9. (SA) von Oldenburg nach Gelsenkirchen-Bismarck.

Der noch beim Bw Lübeck stationierte Restbestand von acht 221 (115, 128, 132-135, 146 und 147) wird fast ausschl. nur noch im Güterzugdienst verwendet. Die jeweils vier in Hamburg als "Oberzugleitungsreserve" fungierenden 221 fahren im Pendel-dienst Güterzüge zwischen Hamburg Hgbf (Hbn) und Hamburg-Harburg Rbf bzw. Maschen Rbf. Eine dieser Maschinen verirrte sich mit dieser Beschäftigung auch unlängst nach Hamburg-Hohe Schaar (liegt im Bereich des Hamburger Hafens), wo 221 bislang ebenfalls Fremdlinge waren. Der jeweils mittwochs verkehrende Railshp-Güterzug Lübeck-Travemünde-Skandinavienkai - Hamburg-Harburg Rbf wird regelmäßig auf dem letzten, kurzen Stück seiner Strecke zwischen Hamburg Hgbf (Hbn) und Hamburg-Harburg Rbf von einer 221 gezogen. Die Maschine übernimmt den Zug, der in Hbn Richtungswechsel hat, dann jeweils von einer oder zwei 218, die ihn von Travemünde nach Hamburg befördert haben.

221 der "OZL-Reserve Hamburg" fahren im Sonderdienst sogar Güterzüge von Hamburg nach Brunsbüttel und umgekehrt. Auf die Strecke Wilster-Brunsbüttel kamen 221 früher auch nicht. Aber auch vor Güterzügen von Hamburg nach Westerland und umge-kehrt kommen 221 zum Einsatz, womit die Maschinen auch über die Verkehrstage der SYLTER WELLE (Tagessonderzug der DB-Generalvertretung Lübeck; vgl. Ausg. Nr. 024 + 025) hinaus auf die Insel Sylt kommen.

Noch im Sommerfahrplan kam eine Lübecker 221 sogar ^{im Reisezugdienst} auf der Strecke Westerland - Hamburg zum Einsatz. Am 8.9. (FR) fuhr eine der beige-t. 221 des Bw Lübeck (115, 146 oder 147) vor dem Entlastungs-Schnellzug D 10339 (Westerland/Sylt-Berlin) von Westerland nach Hamburg-Altona. Dort übernahm 218 192 (damals noch Bw Hmb-Altona, jetzt Bw Flensburg) den Zug und brachte ihn nach Büchen.

Vom 23.10.-26.10. bestand die Hamburger 221-Formation z.B. aus 221 115, 128, 135 und 147. Die Maschinen wechseln aber häufig und begeben sich für diese Wechsel v. Lübeck nach Hamburg entweder leer oder als Vorspann vor planmäßigen Eilzügen.

In Lübeck und Umgebung konnte man 221 id. vergangenem Zeit seltenerweise auch noch vor Reisezügen beobachten; meistens handelte es sich dabei aber um Militärzüge. Hier die 221-Sichtungen aus diesem Raum in der letzten Zeit:

Am 15.10. (SO) kam eine beige-t. 221 (genaue Nr. leider nicht bekannt) nach Eutin mit einem Sonderzug aus Richtung Lübeck. Der Zug bestand aus dreizehn Wagen (1 WG, verschiedene Bm und Bcm).

Am 22.10. (SO) traf eine rote 221 (genaue Nr. leider auch in diesem Fall nicht bekannt) mit einem Leerpark für einen Sonderzug (10 Bm + 1 WG) von Lübeck her in Eutin ein und verließ mit diesem Zug besetzt wieder Eutin gegen 13.30 Uhr in Richtung Lübeck.

Am 1.11. (MI) beförderte 221 132 einen Militärzug nach Lütjenburg und den entsprechenden Leerpark zurück nach Lübeck. Der E 3163 (Kiel-Lübeck-Lüneburg) wurde am selben Tag von 221 146 gezogen.

Am 5.11. (SO) brachte 221 133 den E 3650 (Lübeck-Kiel-Husum) von Lübeck nach Kiel.

Am 14.11. (DI) wurden die Güterzüge Üg 69580 (Lübeck Rbf - Ascheberg/H.), 69581 (Ascheberg/H. - Malente-G.), 69584 (Malente-Gremsmühlen - Lütjenburg) und 69585 (Lütjenburg - Lübeck Rbf) von 221 146 an Stelle der planmäßigen Nicht-Wendezug-212 (vgl. S. 2) befördert.

Am 17.11. (FR) hielt sich 221 133 mit einem Militärzug in Oldenburg/Holst. auf.

Am 20.11. (MO) stand 221 147 mit einem Rübenzug in Lübeck Rbf.

Am 28.11. (DI) fuhr 221 128 als Vorspann vor 218 488 im E 3035 von Lübeck nach Hamburg.

Am 2.12. (SA) übernahm 221 132 in Lüneburg einen Militärzug und fuhr ihn nach Puttgarden, während 221 134 am selben Tag einen Militärzug Fallingb. - Puttgarden (es handelte sich um einen ausländischen, evtl. dänischen Truppentransport für ein od. aus einem Manöver) in Hamburg Hbn aufnahm und ihn nach Puttgarden brachte. Beide Maschinen kehrten solo von Puttgarden nach Lübeck zurück. Einen Tag später, am

3.12. (SO) zog 221 134 einen Güterzug von Hamburg oder Lübeck nach Puttgarden.

Am 4.12. (MO) hingegen begab sich 221 134 am Schluß des E 2873 (Zuglok am 4.12. = 220 082, vgl. S. 4) von Lübeck nach Büchen, um dort einen Güterzug nach Hamburg zu übernehmen.

221 146 fuhr am 5.12. (DI) mit einem Rübenzug durch den Hamburger Hauptbahnhof in nördlicher Richtung. Der Rübentransport war offensichtlich für die Zuckerfabrik in Schleswig bestimmt und wurde von der 221 von Hamburg-Harburg aus entweder direkt n. Schleswig oder nach Hamburg-Eidelstedt zur dortigen Übergabe an 218 gebracht.

221 134 holte am 16.12. (SA) einen Kalizug (der wohl aus Ehlershausen bei Burgdorf kam) in Lüneburg ab und schleppte ihn durchgehend bis in den Lübecker Hafen.

Eine der anderen roten Lübecker 221 brachte am selben Tag einen Güterzug von Hamburg nach Lübeck Rbf, wo der für die DDR bestimmte Zug von einer DR-118 übernommen wurde.

Es ist still geworden um die 221 des Bw Lübeck und man muß sich, wie wohl auch aus den Sichtungsnutzen hervorgegangen ist, schon Mühe geben, um nochmal die eine oder andere zu Gesicht zu bekommen. Selbst bei Stillstand im Bw Lübeck gehen die 221 im großen Heer der anderen Maschinen fast unter.

Auch die Kohlentransporte Meimersdorf Rbf - Kiel-Oppendorf/Kraftwerk (vgl. die letzten Ausgaben), letzte feste Domäne für die Lübecker 221, sahen in den letzten Wochen nicht immer 221. Neben der 221/212-Kombination kamen auch 212/218- und 218/218-Kombinationen zum Einsatz. So wurden die Kohlenzüge u.a. mit folgenden Lokomotiven gesehen:

01.11. (MI) = 221 133 / 212 028

03.11. (FR) = 221 133 / 212 053

10.11. (FR) = 221 134 / 212 251

14.11. (DI) = 212 246 / 218 184

16.11. (DO) = 218 190 / 218 174

17.11. (FR) = 221 134 / 212 245

21.11. (DI) = 221 134 / 212 269

Übrigens wurde bzw. wird die im Bw Kiel für Sonderleistungen (Kohlentransporte) hinterstellte 221 dann und wann auch für Zugleistungen vor Nahverkehrszügen nach Neumünster und Hamburg-Altona an Stelle der planmäßigen 218 herangezogen.

So wie die Lübecker 221 nur noch unregelmäßig und völlig verschieden zum Einsatz kommen, werden auch die ausschl. im Güterverkehr zu erbringenden Leistungen der 221 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck jeweils erst kurzfristig festgelegt, so daß auch hier kaum von regelmäßigen Einsätzen die Rede sein kann. Die einzigen festen und ständigen Dienste haben dadurch die 221 des Bw Oldenburg, die seit Fahrplanwechsel erstmals auch planmäßig Schnellzüge auf der Emslandstrecke Rheine-Norddeich befördern.

Die letzten acht 221 im Bw Lübeck verfügen über keine Planeinsätze mehr. Hier 221 128, die letzte Lübecker 221 mit den alten Zierleisten und eine der wenigen Maschinen mit Vorsatz-Schneepflug, am 22.10. mit Gesellsch.-Sonderzug D 28214 (Travemünde Strand - Oberhausen) in Lübeck Hbf. 221 128 brachte den Zug bis Hamburg Hgbf. Gleich hinter der Lok ein WRtmh-Speisewagen.



Über das planmäßige Einsatznetz der Oldenburger 221 gibt die nebenstehende Karte Auskunft. Die planmäßigen Zugleistungen dieser Maschinen sind auf den beiden nächsten Seiten einmal in Form eines Laufplan-Diagramms dargestellt. Elf Maschinen werden für diese Planeinsätze benötigt. Der große Rest von siebzehn 221 steht auch im Bw Oldenburg für Reservezwecke und Sondereinsätze bereit.

Eine alte Bekannte in ihrer neuen Umgebung: Die bis Ende September zum Bw Lübeck und seither zum Bw Oldenburg gehörende 221 130 am 8.10. in Bremen Hbf. Sie wurde dort am Nachmittag jenes Sonntages zu Rangierarbeiten herangezogen.....

Fotos: Michael Hecht



BD Hannover
 Heimat-Bw: Oldenburg
 Personal-Bw.: Rheine

Laufplan der Triebfahrzeuge

gültig vom 1.10. Di-Fr

1978 an

Op.Nr.	Baureihe	Tag	Emden																								Kilometer	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
4506	221	1	RHR	65652	RHR/RH																							549
		2		628AA																								464
		3		65469 BAR	65202 Old	60154 Old	60203 Old																					258
		4		OSN																								446
		5		RHR	65651																							286
		6		RHR																								124
		7		RHR/RH																								290
		8		RHR	57507	EHR																						642
		9		65463	RH																							469
		10			54466																							716
		11																										428
		12																										4172 =
		13																										45547

BD Hannover
 Heimat-Bw: Oldenburg
 Personal-Bw: wie Di-Fr

Laufplan der Triebfahrzeuge

gültig vom 1. 10.
 gültig an So
 1978 an

Dpl.Nr.	Baureihe	Tag	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Kilometer	
45.06	221	3	0		RHR																								
		4			OSN																								
		5			EMR																								
		6			RHR																								
		7			RHR																								
		8			EMR																								
		9			EMR																								
		10			EMR																								
		11			EMR																								
		12			RHR																								
		13			RHR																								
		14			RHR																								
		15			RHR																								
		16			RHR																								
		17			RHR																								
		18			RHR																								
		19			RHR																								
		20			RHR																								
		21			RHR																								
		22			RHR																								
		23			RHR																								
		24			RHR																								

Abkürzungen der Wendebahnhöfe siehe Seite 12

Abkürzungen der Wendebahnhöfe für die 221-Lokomotiven des Bw Oldenburg:

BRR = Bremen Rangierbhf.	LIG = Lingen/Ems	OLD = Oldenburg/Old.
EMD = Emden Hbf	MEP = Meppen	OSN = Osnabrück Rbf
EMR = Emden Rbf (auch Bw)	MST = Münster/W. Hbf	PAP = Papenburg
EMVW = Emden VW-Werk	NOM = Norddeich Mole	Q = Quakenbrück
GRK = Großenkneten	NOD = Norddeich	RH = Rheine Personenbahnhof
HOLT = Holthausen	NOR = Norden	RHR = Rheine Rangierbahnhof
LEE = Leer/Ostfriesland	OCH = Ocholt	SAL = Salzbergen

Alle Zugleistungen mit drei- und vierstelligen Nummern sind Reisezüge, alle Zugleistungen mit fünfstelligen Nummern sind Güterzüge, Lz-Fahrten oder Leerparkbeförderungen.

=====
Die in Ausgabe Nr. 026 auf Seite 14 abgebildete 221 ist nicht 221 114 sondern 221 116.

Der Bestand an betriebsfähigen 236 ist auf fünfzehn Maschinen zusammengeschrumpft (vgl. Ausg. Nr. 023). Diese letzten 236 verteilen sich auf die folgenden Bahnbetriebswerke:

Bw Altenbeken	=	236 109, 255
Bw Altenbeken (Bhf. Holzminden)	=	236 253
Bw Frankfurt/M. 1 (Bw Ffm-Griesheim)	=	236 124, 401, 405, 406, 411
Bw Hanau	=	236 407, 412
Bw Kassel	=	236 213
Bw Stuttgart	=	236 102
Awst. Oldenburg/O.	=	236 205
Aw Schwetzingen	=	236 119
Aw Stuttgart-Bad Cannstatt	=	236 262

Am 22.10. (SO) fand eine Sonderfahrt mit 236 407 und 236 412 (beide Bw Hanau) von Frankfurt/M. nach Eschau-Mönchfeld statt. Anlaß war der bevorstehende Abbau des Reststückes der ehemaligen Nebenbahn Obernburg-Elsenfeld - Heimbuchenthal (heute nur noch bis Eschau-Mönchf.).

Wie schon in Ausgabe Nr. 026 berichtet, kommen die drei beige-t. 260 des Bw Lübeck (271, 320, 358) auch häufig auf die Lübecker Hafenbahn und alle damit verbundenen Gleisanschlüsse. So befuhr 260 320 am 27.11. (MO) den Gleisanschluß Lohmühle/Brolingstraße.

Nachdem das Bw Stuttgart zum Fahrplanwechsel seine letzten beiden 270 (050 u. 057) an das Bw Hamburg-Harburg abgegeben hat, sind in Hamburg-Harburg nun außer der 270 054 alle noch betriebsfähigen 270 geschlossen beheimatet. Es sind 270 034, 035, 039, 050 und 057. Von diesen Diesel-Veteranen setzt Harburg zwei regelmäßig ein: 035 im Aw Harburg (Verschubdienst) und 039 im Hafengebiet von Hamburg-Waltershof. Die anderen drei 270 stehen im Bw Harburg herum und warten auf gelegentliche Bauzugeinsätze. 270 054 gehört zum Bw Ludwigshafen/Rhein, wo sie auch für Bauzugdienste herangezogen wird.

Seit einiger Zeit wird der Rangierdienst in Hamburg-Sternschanze und auf allen angrenzenden Gleisanschlüssen nicht mehr -wie jahrelang üblich- durch 260 oder 261 wahrgenommen; vielmehr kommt hier jetzt ständig die Kleinlok 323 302 vom Bw Hambg.-Altona zum Einsatz.

Für die 333-Kleinlokomotiven im Bw Lübeck gibt es an allen Werktagen eine interessante Zugleistung. Jeweils zwei (!) Lübecker 333 befördern den Güterzug Üg 69557 (Oldenburg/Holst. - Neustadt/Holst.). Das jeweilige 333-Gespann verläßt Oldenburg/H. mit seinem Zug 6.40 Uhr und trifft nach einstündiger Fahrt um 7.40 Uhr in Neustadt/H. ein. Zurück nach Oldenburg/H. schleppen die beiden 333 dann den Güterzug Üg 69558 (Neustadt/H. ab 16.25, Oldenburg/H. an 17.24). Der 333-Einsatz in Doppeltraktion ist notwendig, weil Üg 69557/558 für eine Kleinlok zu schwer wären und der Bhf. Oldenburg/H. über 260 nicht verfügt.

Elektrische Lokomotiven

Von den vier Vorserien-103 (die alle im Bw Hamburg-Eidelstedt zusammengefaßt sind) werden drei für planmäßige Zugleistungen benötigt. Hier die wichtigsten dieser Zugleistungen der 103.0 im gültigen Fahrplan:

E 3210	Lüneburg - Hamburg-Altona	(w)	E 3306	Hmb-Langenhfelde - Bremen	(b)
E 3213	Hannover - Nordstemmen	(tgl)	E 3315	Bremen - Hamburg-Altona	(tgl)
E 3216	Hannover - Hmb-Langenhfelde	(w)	E 3320	Hamburg-Altona - Bremen	(w)
E 3219	Hamburg-Altona - Hannover	(a)	N 5210	Lüneburg - Hmb-Langenhfelde	(a)
E 3235	Hamburg-Altona - Lüneburg	(tgl)	N 5619	Nordstemmen - Hildesheim	(w)
E 3257	Hamburg Hbf - Lüneburg	(a)	N 5624	Hildesheim - Nordstemmen	(w)

Lz 14308 Lüneburg (ab 11.33) - Bremen (an 13.13) über Maschen (a) !

w = werktags / tgl = täglich / a = werktags außer samstags / b = tgl außer samst.

Außerdem fahren die Vorserien-103 nachts Güterzüge von Hamburg-Eidelstedt nach Hamburg-Harburg Rbf und umgekehrt.

Die Züge E 3235 (Hamburg-Kreiensen) und E 3257 (Hamburg-Dannenberg Ost) gibt die jeweilige 103.0 in Lüneburg an eine 220 des Bw Lübeck (E 3235) bzw. an eine Lübecker 212 (E 3257; Lokwechsel geschieht im Bhf. Lüneburg-Westseite !) ab. Die 103.0, die den E 3257 nach Lüneburg bringt, begibt sich ja zur Aufnahme des Wagenparkes für diesen Zug im Abstellbhf. Hamburg Hbf (Lippeltstr.) jeweils zusammen mit einer 220 (Bw Lübeck) als Lz-Gespann von Hamburg-Altona nach Hamburg Hbf/Lippeltstraße (Vgl. Ausgabe Nr. 026 bzw. diese Ausg., S. 4).

An den Einsätzen der 104-Elektrolokomotiven (Bw Osnabrück) hat sich gegenüber dem Sommerfahrplan (vgl. Ausg. Nr. 023) auch im gültigen Fahrplanabschnitt nicht viel geändert.

Die letzte noch aktive Vorserien-110, die 110 005, wurde nun unlängst auch aus dem Verkehr gezogen. Am 25.9. beendete die Maschine ihre Plandienst-Laufbahn bei der DB. Am 28.9. (DO) fuhr sie dann mit eigener Kraft von ihrem Heimat-Bw Nürnberg Hbf aus solo ins Aw München-Freimann.

Im August wurde im Bw Garmisch die 163 002 bereits wieder abgestellt. Es hatte dort mit der 163 (vgl. auch Ausg. Nr. 025) wegen zu hoher Bremsstaubentwicklung Augenverletzungen beim Rangierpersonal gegeben. Die Aufgaben der letzten 163 nahm daraufhin ab August eine 260-Diesellok wahr, bis am 21.9. die vom Bw Freilassing geliehene 160 008 in Garmisch-Partenkirchen eintraf.

Seit Beginn des Winterfahrplanes 1978/79 werden die Zweisystem-Elektrolokomotiven der BR 181.2 (Bw Saarbrücken) auch zwischen Straßburg und dem deutschen Grenzbhf. Kehl bzw. im Durchlauf auch bis Offenburg, Karlsruhe und Stuttgart eingesetzt. Die Läufe von 181.2 (eingerrichtet für 16 2/3 Hz Wechselstrom und 50 Hz Wechselstrom) im Raum Straßburg/Kehl/Stuttgart sehen folgendermaßen aus:

1. Tag Stg. (ab 5.44) -Expr. 14012 (Di-Sa)- Karlsruhe (an 7.03) -D 963 (w)- Stg. -D 666 (tgl)- Straßburg -D 751 (Lokwechsel auf andere Lok) E 3868- Straßburg -E 3861- Offenburg -Lz- Kehl -D 667-Stg.; an Sonntagen noch Leervorspann vor E 3018 nach Karlsruhe anschließend.
2. Tag Kehl -E 2902- Straßburg -D 265- Stg. -D 264- Kehl.

Stg. = Stuttgart Hbf.

Ihr Heimat-Bw Saarbrücken erreichen die 181.2 nach Absolvierung dieser Einsätze wieder über die französische Eisenbahnstrecke Straßburg-Metz-Saarbrücken. Auf den 181.2 fahren auch französische Lokführer, wie die SNCF auch umgekehrt ihre Zweisystem-Ellok nach Offenburg schicken.

Eine der 181.2 hat unlängst eine Sonderfahrt über die Schwarzwaldbahn von Offenburg bis nach Konstanz absolviert.

Nach beendetem Ausbau des Rangierbahnhofes in Offenburg soll der Güterverkehr auch verstärkt über die Schwarzwaldbahn in Richtung Bodensee rollen. Für die Beförderung dieser Güterzüge über den Schwarzwald sind auch die 194 des Bw Mannheim stark im Gespräch.



Wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet, wurden unlängst die letzten DB-Elektrotriebwagen der Baureihe 426 ausgemustert. Die Fahrzeuge entstanden aus ehemaligen Berliner S-Bahn-Fahrzeugen bzw. Triebwagen der Werkbahn Peenemünde - Zynowitz.

Hier ein 426/826-Triebzug im Dezember 1973 in seinem Heimat-Bhf. Koblenz-Mosel. Von dort wurden die Fahrzeuge inzwischen zum Aw Stuttgart-Bad Cannstatt abtransportiert und nach dortigem Ausbau der noch für andere ET verwendbaren Teile dem Aw Karlsruhe zur Zerlegung zugeführt.

Triebwagen

Foto: Michael Hecht

Elektrische Triebwagen - Alle Triebwagengarnituren der BR 427/827 besitzen nun den beige-türkisen Anstrich (vgl. Ausg. Nr. 020). Als letzte erhielt die Einheit 427 105 / 827 005 / 427 405 im August im Rahmen einer Hauptuntersuchung im Aw Stuttgart-Bad Cannstatt den neuen Anstrich.

Die seit den dreißiger Jahren im Stuttgarter Nahverkehr eingesetzten Elektro-Triebwagenzüge der BR 465/865 wurden mit Fahrplanwechsel aufs Abstellgleis geschoben und dürften bald der Verschrottung zugeführt werden. Die 420-Triebwagen des neuen Stuttgarter S-Bahn-Systems machten die alten 465/865 (früher ET 65/ES 65) überflüssig. Die in den fünfziger Jahren aus vierachsigen Umbauwagen entstandenen Mittelwagen werden wieder zu yg-Fahrzeugen zurückgebaut.



Nach Stuttgart kommen die im Bw Heidelberg stationierten elektrischen Triebzüge der Baureihe 456/856 normalerweise nicht. Eine Ausnahme wird hier gezeigt. Eine 456/856-Garnitur durchrollt an einem Julitag dieses Jahres den Haltepunkt Stuttgart-Ebitzweg auf Fahrt ins Aw Stuttgart-Bad Cannstatt, das für die Ausbesserung der 456/856 zuständig ist und damit für die seltenen Stuttgart-Besuche dieser ET-Garnituren sorgt.

Foto: Klaus Hopf

Dieseltriebwagen

SCHLEPPTRIEBWAGEN 692 501-0 AUSGESCHIEDEN

=====
Mitte August 1978 wurde ein interessantes Triebfahrzeug-Einzelstück der Deutschen Bundesbahn aus dem Verkehr gezogen, über das es sich einige Worte mehr zu ver-
lieren lohnt. Am 17.8.1978 wurde der Schlepptriebwagen des DB-Ausbesserungswerkes
Nürnberg, der 692 501, z-gestellt und steht nun, auf einem Abstellgleis verfrach-
tet, zur Ausmusterung bereit.

Der vierachsige Dieseltriebwagen entstand 1949 aus dem völligen Umbau eines Vor-
kriegs-Dieseltriebwagens, des 1932 von der Waggonfabrik Wismar an die damalige
Deutsche Reichsbahn gelieferten VT 872. Dieses Fahrzeug war bis Anfang 1939 im
Bw Frankfurt/M. 1 stationiert; danach verliert sich seine Spur und findet sich
erst wieder über zehn Jahre später, als die Maschinenfabrik MAN Ende 1949 mit
dem Umbau des alten VT 872 in Nürnberg begann.

Dieser Umbau erstreckte sich immerhin über fast zwei Jahre; denn bei der Gestal-
tung des Wagenkastens übten die Konstrukteure und Designer die Form der künftigen
Neubau-VT der Deutschen Bundesbahn, die dann ab 1952 als VT 08, VT 12.5 usw. in
Dienst kamen und unter den Bezeichnungen 612/613 heute noch bei der DB im Einsatz
sind. Aber auch in anderer Hinsicht diente der Dieseltriebwagen, der von 1949-51
dort in Nürnberg zustandekam, als Versuchsobjekt. Für die geplante und eben schon
erwähnte erste Nachkriegstriebwagen-Generation sollten in ihm Motoren verschiede-
ner Hersteller erprobt werden. Nach entsprechender Herrichtung wurde der
ehemalige DRG-VT 872 nach Total-Umbau unter der neuen Nummer VT 92 501 im Juni 1951
von der MAN an die Deutsche Bundesbahn abgeliefert und wurde bis 1956 im intensiven
Versuchsbetrieb genutzt, wobei er abwechselnd von verschiedenen Motoren der Firmen
MAN, Mercedes-Benz und Maybach angetrieben wurde. Der 21,85 m lange VT 92 501 er-
reichte übrigens eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Durch den Bau und den
Versuchsbetrieb erreichte man wertvolle Erkenntnisse für den Bau der künftigen DB-
Dieseltriebwagen, die dann bis 1956 in größeren Stückzahlen beschafft wurden und
eine neue Ära im Fernverkehr auf den DB-Schienensträngen einleiteten.
Der VT 92 501 hingegen hatte seine Aufgabe als Versuchsobjekt erfüllt und wurde
nun anderen Aufgaben zugeführt.

Anfang 1956 wurde der beim Bw Nürnberg Hbf stationiert. Da der VT außer den
Maschinenanlagen lediglich über einen Gepäckraum verfügte, konnte er wie eine
Lokomotive nur als Schlepptriebfahrzeug eingesetzt werden. So beförderte der
VT 92 501 über längere Zeit hinweg die Zugpaare E 4099/4090 (Nürnberg-Amberg u.
zurück) und E 4093/4098 (Nürnberg-Furth i. Wald und zurück); u.a. im Sommerfahr-
plan 1957 und 1959.

Anfang der sechziger Jahre erhielt VT 92 501 eine neue Aufgabe, mit der er bis zu
seiner unlängst verfüigten z-Stellung beschäftigt war: Die Zuführung von Schad-
fahrzeugen zum Aw Nürnberg und von dort zurück zu den einzelnen Bahnbetriebswer-
ken. Dabei hatte der VT 92 501, der 1968 im Rahmen der Ummumerierung die neue
Betriebsnummer 692 501-0 erhielt, insbesondere die antriebslosen Mittel- und
Steuerwagen der seit 1968 in den Bahnbetriebswerken Hamburg-Altona und Braun-
schweig konzentrierten VT-Garnituren der Baureihen 601, 612, 613 von und nach
Nürnberg zu schleppen. Aber auch motorbeschädigte Lokomotiven der Baureihen
220 und 221 sowie 601- und 612/13-Triebköpfe wurden im Schlepp des 692 501 dem
Aw Nürnberg zugeführt. Auf diese Weise war der interessante VT-Einzelgänger sehr
oft im Bw Hamburg-Altona zu Gast; meistens am Wochenende, wenn er freitags ausge-
besserte Lokomotiven und Triebköpfe, Mittel- oder Steuerwagen nach Hamburg brach-
te und am Samstag mit defekten Triebfahrzeugen oder motorlosen Teilen von VT-
Ketten wieder nach Nürnberg zurückfuhr.

Leider waren die Zeiten dieser Schlepffahrten über die Nord-Süd-Hauptbahn sehr
variabel und wurden meistens erst einen Tag zuvor festgelegt. So tauchte 692 501
mit seinen "Zöglingen" am Haken oft genug wie ein "Phönix aus der Asche" vor zu-
fällig an der Strecke oder in Bahnhöfen weilenden Eisenbahnfreunden auf und war
auch schon vorbei, bevor diese ihren Fotoapparat bereit hatten. Auf diese Weise
gibt es gemessen an anderen DB-Triebfahrzeugen relativ wenige Aufnahmen vom 692.
Die wenigen Bilder, die der Redaktion dieser Mitteilungen vorliegen, finden Sie
auf Seite 11 dieser Ausgabe - zugleich auch als Bildrückblick auf den 692-Schlepper.

Im Personenverkehr wurde er übrigens in den letzten fünfzehn Jahren nicht mehr verwendet - bis auf eine Ausnahme: Am 23.5.1970 zog 692 501 einen Sonderzug der Nürnberger Eisenbahnfreunde e.V. (NEF) im Rahmen einer Blaufahrt durch die nähere Umgebung Nürnbergs. Auch durch Lübeck ist der 692 501 ein einziges Mal gekommen - an einem Augustsamstag im Jahre 1968; jeweils auf Hin- und Rückfahrt nach Puttgarden, wobei er wohl Ersatzteile dorthin gebracht hatte.

Der VLV-Reisedienst schließlich bemühte sich um den Einsatz des 692 501 vor seinem Doppelstock-Sonderzug Lübeck - Schönberger Strand am 26.8.1978, wobei der 692 den VLV-Doppelstockwagen von Lübeck Hbf nach Kiel und zurück befördern sollte. Das Aw Nürnberg wäre sogar bei der Koordinierung behilflich gewesen (von dieser Stelle aus nochmal vielen Dank für das Verständnis und Bemühen); aber leider - zehn Tage vor der VLV-Sonderfahrt wanderte 692 501 aufs Abstellgleis, wo er nun wohl bis zu seiner Verschrottung bleiben wird. Der Unterhaltungsaufwand für dieses Sonderfahrzeug war der DB zu teuer geworden. In Zukunft wird die Überführung von Schadfahrzeugen zum Aw Nürnberg und die Rückführung ausgebesserter Fahrzeuge zu den Bahnbetriebswerken durch Lokomotiven üblicher Baureihen wahrgenommen werden müssen.

Für die Intercity-Triebwagengarnituren der Baureihen 601/901 bestehen noch die folgenden Planeinsätze:

1. Tag Ludwigshafen/Rhein -ICt 190- Hamburg-Altona -ICt 191- Frankfurt/Main
2. Tag Frankfurt/Main -Lt- Wiesbaden -ICt 163- München -ICt 160- Ludwigshafen/R.h.

Diese letzten Planeinsätze für die 601/901 enden im Mai 1979 bei Fahrplanwechsel. Die VT-Züge sollen danach nicht verkauft werden, sondern erfahren einen Umbau und kommen anschließend für Touristik-Sonderfahrten zum Einsatz, ähnlich wie sie als Tagesfahrten schon im Sommer dieses Jahres nach Travemünde durchgeführt wurden (vgl. Ausg. Nr. 025). Die Gasturbinen-Triebköpfe der BR 602 sollen allerdings nach dem 30.5.1979 aus dem Bestand genommen und ausgemustert werden, soweit dieses nicht schon geschehen ist.

Um die 601/901-Einheiten im Rahmen der geplanten Touristik-Fahrten auch auf den landschaftlich schönen Gebirgsstrecken im Allgäu, in Oberbayern und im Schwarzwald einsetzen zu können, wurden m. jeweils einer Garnitur im Oktober Meßfahrten im Allgäu, auf der Strecke Bad Reichenhall - Hallthurm sowie auf der Höllentalbahn im Schwarzwald durchgeführt. Dabei wurde die VT-Garnitur 601 006 / 901 114, 205, 206, 202, 110, 111, 405, 117 / 601 008 auf der Höllentalbahn von 139-Elektrolokomotiven geschleppt.

Am 26.12.1978 wird eine 601/901-Garnitur von Dortmund nach Wien-Westbahnhof fahren und am 2.1.1979 von dort wieder zurück nach Dortmund. Der VT-Sonderzug verkehrt b. Hinfahrt bis Nürnberg hinter, ab Nürnberg vor dem "Donau-Kurier", auf der Rückfahrt fährt er auf der gesamten Strecke vor dem "Donau-Kurier".

Bei den Lübeck Hbf berührenden 612/613/912/913-Läufen hat sich gegenüber dem Sommerfahrplan (vgl. Ausg. Nr. 023) im gültigen Winterfahrplan nichts Wesentliches geändert. Nach wie vor wird Lübeck Hbf von den folgenden Triebwagenkursen mit 612/613/912/913 angelaufen:

Et 3164 (Lüneburg - Kiel)	Lübeck Hbf an 10.16 / ab 10.28	- tgl
Et 3167 (Flensburg - Lübeck)	Lübeck Hbf an 16.21	- mo-fr
Et 3178 (Lübeck - Kiel)	Lübeck Hbf ab 16.29	- mo-fr
Et 3177 (Flensburg - Lüneburg)	Lübeck Hbf an 19.35 / ab 19.53	- tgl
Et 3659 (Husum - Lübeck)	Lübeck Hbf an 22.30	- sa

Auf Et 3167/3178 fahren Flensburger Lokführer durchgehend bis und ab Lübeck; sie kommen damit zum ersten Mal nach längerer Zeit wieder im Zugförderungsdienst nach Lübeck. Die Et 3164/3177 werden dagegen im Abschnitt Lüneburg-Kiel-Lüneburg von Lokführern des Bw Kiel gefahren.

Im übrigen beschränkt sich der 612/613/912/913-Einsatz auf die Strecken Hamburg-Neumünster-Kiel, Neumünster-Flensburg, Kiel-Flensburg, Kiel-Rendsbg.-Husum u. Neumünster-Flensburg. Es handelt sich sämtlich um Et- und Nt-Leistungen. Die Lokführer werden ausschließl. durch die Bw Kiel und Flensburg gestellt.

Weiterhin führt der Et 3645 (Flensburg - Hamburg Hbf, ab Flensburg 19.26 / an Hamburg Hbf 21.34) montags bis freitags einen Postwagen, dessen Schraubenkupplung mit der automatischen Scharfenbergkupplung der 612/613/912/913-Einheit über eine Beneluxkupplg. verbunden ist.

Am 7.10. (SA) befuhr die Braunschweiger VT-Einheit 614 061 / 914 039 / 614 062 im Rahmen einer Gesellschafts-Sonderfahrt nach Malente-Gremsmühlen die Strecke Lübeck-Eutin. Dabei wurde Eutin auf der Rückfahrt um 17.45 Uhr passiert.

Akku-Triebwagen - Jeweils samstags läßt sich eine 515 / 815-Garnitur (Bw Husum) leer mit dem N 5557 (Kiel - Hamburg-Altona, Kiel Hbf ab 16.29) von Kiel bis Neumünster mitschleppen. Die am Schluß des N 5557 (er wird von einer 220 des Bw Lübeck befördert !) laufende ETA-Einheit fährt von Neumünster aus weiter nach Heide/Holstein.

Ebenfalls der nur an Sonntagen verkehrende N 4273 (Flensburg-Kiel, Flensburg ab 21.44 / Kiel an 23.06) schleppt an seinem Ende jeweils eine 515 / 815-Garnitur mit, und zwar über seinen gesamten Laufweg. Der N 4273 wird mit einer 218 des Bw Flensburg gefahren. Am 12.11. hatte der Zug z.B. folgende Zusammenstellung: Zuglok 218 123 / verschiedene Wagen / 515 103 / 815 640.

Schienenbusse - Auch im Winterfahrplan 1978/79 wird Lübeck Hbf nur noch mo-fr zweimal am Tage von einer Schienenbusgarnitur (798/998, Bw Husum) erreicht; einmal am Morgen und das zweite Mal abends. Dabei handelt es sich dann jeweils um dieselbe Einheit. Sie kommt am Morgen als Nto 4101 (Eutin-Lübeck) nach Lübeck Hbf (an 5.32) und fährt von hier aus im Schlepp des E 3152 (Lübeck-Kiel, ab Lübeck Hbf 6.05; wird von einer 220 des Bw Oldenburg befördert !) leer nach Eutin zurück. Von dort aus nimmt die 798/998-Einheit einen Pendeldienst auf der Strecke Eutin - Neustadt/H. auf (Züge Nto 4150/51/52/53/56/59/60/61/62). Nach diesem Dienst fährt die Garnitur von Neustadt/H. aus als Nto 5133 wieder nach Lübeck Hbf, wo sie um 19.45 Uhr eintrifft und anschließend das Bw aufsucht. Als Nto 5134 fährt die dreiteilige 798/998-Einheit dann um 21.45 nach Neustadt/H. zurück. Den Triebfahrzeugführer für den Pendeldienst Eutin-Neustadt-Eutin sowie die Züge Nto 5133/34 stellt das Bw Lübeck.

Der Nto 5819 (Neumünster-Bad Oldesloe, Neumünster ab 15.53 / Bad Oldesloe an 16.52; verkehrt nur mo-fr) wird als sechsteilige 798/998-Garnitur gefahren ! Am 17.11. (FR) waren an dieser Schienenbuskette die folgenden Einzelfahrzeuge beteiligt: 798 775 / 998 249 / 998 890 / 798 790 / 998 266 / 998 831.

Dienst- und Spezialfahrzeuge

Ein für die hiesigen, stromlosen Breiten ungewohntes Fahrzeug besuchte Lübeck am 24.11. (FR), als sich der Turmtriebwagen 701 097 (Bw Buchholz/Nordheide) als Lz 88646 von Hamburg nach Lübeck-Dänischburg begab und dabei Lübeck Hbf (Gl. 4) gegen 9.00 Uhr passierte. Die auf der Basis des 798-Schienenbusses aufgebauten Turm-Dieseltriebwagen (kurz TWT) der Baureihe 701 finden eigentlich sonst nur als Fahrleitungsrevisionsfahrzeuge Verwendung und da Lübeck von keiner elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecke berührt wird, haben die 701 hier im Grunde genommen nichts zu suchen. Nun wurde aber am 24.11. bei der neuen Brücke, auf der die Bahnstrecke Lübeck - Travemünde die künftige Verlängerung der Autobahn A 226 überquert, die Bauwerkshauptprüfung durchgeführt und zur besseren Begutachtung der Brückenbögen usw. wurde wohl der bereits im neuen gelben Dienst-Triebfahrzeug-Anstrich gehaltene 701 097 herangezogen. Die 701 verfügen nämlich sowohl über eine auf dem Dach befindliche, fahrbare Arbeitsbühne als auch über eine automatisch bewegliche Leiter.

Der 701-Besuch in Lübeck endete am Nachmittag des 24.11., als 701 097 wieder als Lz 88647 zurück nach Hamburg fuhr und dabei um 15.12 Uhr noch einmal durch den Lübecker Hauptbahnhof kam.

Von den Eisenbahnfreunden kaum beachtet stirbt bei der Deutschen Bundesbahn eine Fahrzeuggattung aus, von der heute wohl niemand mehr eine Bestandsliste aufstellen kann: die Bahnmeisterdraisinen. Die meisten dieser Fahrzeuge, die untereinander noch völlig verschieden waren, wurden in den fünfziger Jahren von mehreren Herstellern gebaut (den Motor lieferte das Volkswagenwerk in Form seines 4-Zyl.-VW-Industriemotors). Nun werden diese kleinen Eisenbahnfahrzeuge Stück für Stück ersatzlos aus dem Verkehr gezogen. Eine Zusammenstellung der im Jahre 1962 bei d. DB vorhandenen Motordraisinen wird eine der nächsten Ausgaben dieser Mitteilungen bringen.

VORBEI MIT DER SCHLEPPEREI Teil I

Der Schlepptriebwagen
692 501-0 ist im August
dieses Jahres aus dem Unter-
haltungsbestand der DB ausge-
schieden. An dieser Stelle
daher einige Bilder von dem
interessanten Triebfahrzeug-
Einzelgänger, der sich hier
gerade im September 1969
im Bhf. Hamburg-Altona be-
reitmacht, einen defekten
612- oder 613-Triebkopf
ins Aw Nürnberg zu schleppen.

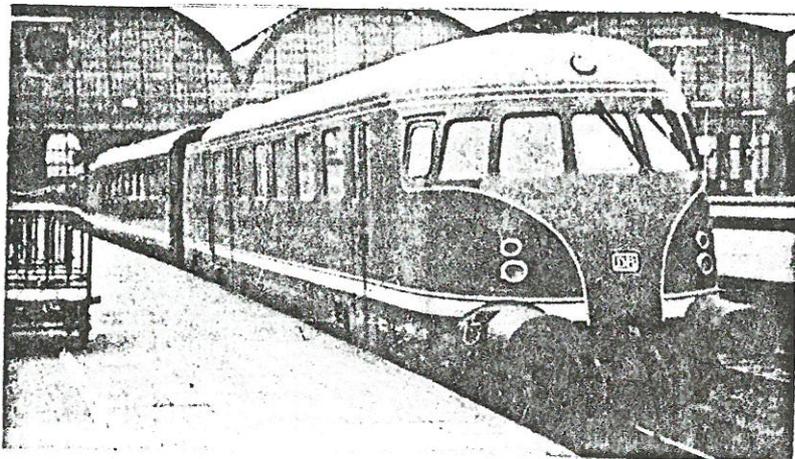


Foto: Helmut Ebert

Einen weitaus umfangreiche-
ren Schleppzug von Hamburg
nach Nürnberg erwischte
Hans-Jürgen Löper am
31.7.1976, als 692 501
mit den beiden defekten
220 062 + 220 031 (beide
Bw Oldenburg) sowie je
einem kaputten 612- und 601-
Triebkopf durch Hamburg-
Wilhelmsburg rollte.

Von hinten sah dieser
Schleppkonvoi dann so
aus.



Fotos: Hans-J. Löper

Zusammen mit einer 290- u.
einer 280-Lokomotive steht
der auch oft scherzhaft
"Kartoffelkäfer" genannte
Schlepper 692 501 hier am
2.6.1973 im Bw Hof. Kurz
zuvor war er noch Bestand-
teil der Fahrzeugschau anl.
des damaligen 'Bundesverbands-
tages' in Hof gewesen.



Foto: Michael Hecht

VORBEI MIT DER SCHLEPPEREI Teil II



Mit dem vergangenen Fahrplanwechsel wurden im DB-Grenzbhf. Bentheim die umschaltbaren Fahrdrähtanlagen des sich hier berührenden Gleichstromfahrdrähtes des Niederländischen Staatsbahn (NS) und des Wechselstromfahrdrähtes der DB in Betrieb genommen. Damit endete der über zwei Jahre andauernde Behelfszustand, bei dem die holländischen Elektrolokomotiven mit Schwung in den Wechselstromteil des Bahnhofes einfuhren und dann von DB-Kleindiesellokomotiven zurück in den Gleichstromteil geschleppt wurden. Entsprechend umgekehrt wurde mit DB-Ellok verfahren, die von Rheine kommend mit ihren Zügen abgebügelt mit Schwung unter den Gleichstromfahrdräht fuhrten, wo, nachdem die DB-Lok in den Wechselstromteil zurückgeschleppt war, die NS-Lok den Zug gleich Richtung Holland übernehmen konnte. Auf den beiden oberen Bildern ist der 'Holland-Skandinavien-Express' am 21.9.1976 gerade mit der NS-Ellok 1144 in Bentheim unter dem Wechselstromfahrdräht eingetroffen. Dort nimmt Kleinlok 323 487 (Bw Rheine) die holländische Ellok auf den Haken und schleppt sie wie ein 'hilfloses Baby' zurück unter 'ihren' Gleichstromfahrdräht. Der 'Holland-Skandinavien-Express' hingegen wird bis Osnabrück von DB-Ellok 112 501 (Bw Dortmund Bbf) übernommen.

Eine ähnliche Szene sehen wir unten, als am 28.9.1978, wenige Tage vor Inbetriebnahme der Umschaltanlage die NS-Lok 1220 den 'Holland-Skandinavien-Express' nach Bentheim gebracht hat und nun von DB-Kleinlok 323 939 (Bw Osnabrück) zurück unter den Gleichstromdräht geschleppt wird. Seit 1.10.78 können nun alle überspannten Gleise im Bhf. Bentheim wechselseitig von 1500 V Gleichstrom auf 16 2/3 Hz Wechselstrom umgeschaltet werden.
Fotos: Michael Hecht

Wagen

Die Vorkriegs-Eilzugwagen der Gattungen Bye 655 und Bye 667, die vor dem Fahrplanwechsel noch in sehr vielen Zügen der Strecke Lübeck-Kiel eingesetzt wurden, sind nun auf dieser Verbindung Bm-Schnellzugwagen älterer Bauart gewichen. Unter diesen Bm auf der Strecke Lübeck-Kiel befindet sich auch ein Fahrzeug in dem alten "Oeftering-Versuchsanstrich". Folgende Züge zwischen Lübeck und Kiel bzw. umgekehrt bestehen aus den Wagen Dye + Bye / Bm + Bye / Bm + AByL: E 3650/3659, E 3172, N 4126, E 3169/3171.

Ein interessanter Steuerwagen bildete am 14.12. (DO) die Spitze der Wendezugeneinheit des N 5172 (Lübeck - Travemünde). Es handelte sich um das Fahrzeug 50 80 82 - 11 504-1 Heimatbahnhof Kiel. Dieser Steuerwagen besitzt zwar die Stirnpartie der nun auch im Wendezugbetrieb Lübeck-Hamburg verwendeten Steuerwagen mit elektrischer Heizung, Scheibenbremsen, Zielfilmband usw., ist aber im Gegensatz zu diesen noch wie die alten Steuerwagen mit Dampfheizung und Klotzbremsen ausgerüstet und während seine moderneren Kollegen für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen sind, darf dieser mit der Gattung BDNf 735 bezeichnete Steuerwagen nur höchstens 120 km/h laufen. Eventuell entstand das Fahrzeug durch Umbau eines unfallbeschädigten alten Steuerwagens, dem man bei Wiederherrichtung die moderne Stirnpartie verpaßte. Jedenfalls staunte beim N 5172 am 14.12. nicht nur der zufällig anwesende VLV-Reporter, sondern auch der Lokführer, der den N 5172 in der Fahrerkanzel dieses Wagens nach Travemünde bringen sollte. Hinter diesem merkwürdigen BDNf 735 lief noch ein Bnb sowie ein ABylb. Die drei Wagen wurden von 212 260 nach Travemünde geschoben.

Auch das noch ...

Am 19.11. (SO) blieb der mit einer 211 des Bw Tübingen bespannte Eilzug Freiburg-Ulm auf der Strecke Neustadt/Schwarzwald - Donaueschingen (nicht elektrifizierter Teil der Höllentalbahn) nahe dem Bahnhof Löffingen liegen. Der Lokführer stellte auf der 211 Kühlwassermangel fest. Nicht verlegen ging er z. nächsten Bauernhof, lieh sich dort Eimer und Gießkanne, nahm den Zugführer zur Hilfe, holte von einem nahen Bach frisches Schwarzwaldwasser und verabreichte es seiner 211-Lok. Nach etwa einer halben Stunde ging die Fahrt weiter. Man muß sich eben nur zu helfen wissen.

Mit einer anderen 211, diesmal vom Bw Nürnberg, wurde am 3./4.11. (FR/SA) der Ernstfall geprobt. Nach einem Planspiel ließ sich die 211 mit sechs dreiachsigen Umbauwagen am Haken in die Gewalt von "Terroristen" bringen, die Zugmannschaft u. Fahrgäste als Geiseln nahmen. Dieser Ernstfall wurde auf der Strecke Hilpoltstein - Greding geprobt, wobei es zwei angenommene Verletzte, Hubschraubereinsätze und Sprengstoffpakete im Zug gab. Glückliches Ende dieses Planspieles: Die "Terroristen" wurden bei Flucht in einem bereitgestellten Pkw gestellt und überwältigt.

NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (Privatbahnen)

Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH

Die fast 15 km lange Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn war zwar schon öfter das Ziel von Eisenbahnfreunde-Sonderfahrten (auch der VLV bereiste die BHE ja schon im Rahmen seiner Blaufahrt im Juli 1977); aber der Reisedienst der "Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg" hatte sich für eine weitere Exkursion auf der kleinen Bahn am 16.12. (SA) etwas Besonderes einfallen lassen. Zunächst trat die 50 Personen starke Gruppe wie schon bei früheren BHE-Exkursionen die Fahrt nach Harsefeld von Buxtehude Süd aus in dem einzigen bei der BHE noch vorhandenen Triebwagen VT 175 (2 x 135 PS, vierachsig, Baujahr 1926, Hersteller: Wumag, ehem. DB-VT 66 904, 1956 an BHE) an. Bei sonnigem und trockenem Winterwetter ging es auf der nur noch dem Güterverkehr dienenden BHE-Strecke bis zum Bhf. Apensen, wo die BHE-Diesellok V 276 (Achsfolge C, 360 PS, Bauj. 1941, Herst.: Schwartzkopff, 1962 von Klöckner, Bremen an BHE, entspricht den DB-236) wartete und sich des VT 175 bemächtigte, um ihn weiter durch die recht ansprechende Landschaft dieses Gebietes zu schleppen. Aber mit einer Lok noch nicht genug. In den BHE-Bhf. Harsefeld-Süd, zugleich Endpunkt der BHE, wollte man den VT 175 doch mit zwei Lokomotiven einfahren lassen. Und so setzte sich kurz vor Harsefeld vor die V 276 noch die kleine V 223, eine B-gekuppelte Diesellok, die 1916 (!) bei Deutz gebaut wurde, 100 PS besitzt, 1954 bei Schöttler in Diepholz umgebaut wurde und 1955 von der Niederweserbahn zur BHE kam. Dieses als nunmehr älteste Diesellok Deutschlands (!) geltende Lokomotivchen / schleppte



Höhepunkt der FdE-Sonderfahrt auf der BHE am 16.12.: Die BHE-Fahrzeuge V 223, V 276 und VT 175 bilden einen gemeinsamen Zug. Fotos: Michael Hecht

nun die V 276 und den VT 175 in den Bahnhof Harsefeld-Süd - welch eine illustre Kette !!!

In Harsefeld-Süd bestand für die Teilnehmer der FdE-Veranstaltung ausreichend Gelegenheit, sich auf einer Handhebeldraisine zu betätigen (wie es damals im Juli 1977 schon einige VLV-Mitglieder taten). Wer der Muskelarbeit überdrüssig war oder sich gar nicht erst an sie heranwagen wollte, konnte im Empfangsbau des BHE-Bahnhofes auch eine kleine Ausstellung mit alten Kursbüchern und BHE-Requisiten besuchen. Eine gemeinsame Kaffeetafel in der Bahnhofsgaststätte rundete diese Exkursion ab, mit der die Eisenbahnfreunde das 50jährige Jubiläum der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn feierten. Am 22.12.1928 wurde die BHE eröffnet und am 22.12.1978 wird der VT 175 (der -diesmal ohne Vorspann- die Teilnehmer der FdE-Fahrt am späten Nachmittag des 16.12. auch wieder zurück nach Buxtehude brachte) nach dem Original-Fahrplan von 1928 zwischen Buxtehude und Harsefeld pendeln - zum Originalfahrpreis von 1928: 60 Pfg. für die einfache Fahrt, 1,20 DM für Hin- und Rückfahrt. Für einen Tag gibt es also einmal wieder Personenverkehr "satt" auf der BHE, die seit Mai 1969 keinen Reisezugverkehr mehr betreibt, aber -wie schon erwähnt- öfter schon Sonderfahrten von Eisenbahnfreunden erlebte.

Außer den schon erwähnten Triebfahrzeugen besitzt die BHE noch die Diesellokomotiven V 224 (zweiachsig, 28 PS, Bauj. 1953, Herst.: Deutz, 1975 von Verkehrsbetr. Peine-Salzgitter an BHE) sowie die im letzten Jahr von der Verden-Walsroder Eisenbahn erworbene V 281, die den DB-265 entspricht und zugleich die stärkste Lok der BHE ist. An Triebfahrzeugen verfügt die kleine Bahn also über vier Lokomotiven, einen Triebwagen, eine auf einem alten Opel-Olympia aufgebaute Motordraisine (Kl 1) und die besagte Handhebeldraisine. Der schon seit langem nicht mehr eingesetzte Schienenbuszug, der 1965 von der Lübeck-Segeberger Eisenbahn an die BHE ging (vgl. FORUM 9) wurde im Frühjahr dieses Jahres in Harsefeld verschrottet.

DEUTSCHE REICHSBAHN

Dampflokomotiven

Das Bw Oebisfelde setzt täglich nicht bis zu acht Lok der Baureihe 41 ein. Im Einsatz sind: 41 1025, 1074, 1132, 1144, 1227, 1231, 1273 und 1289. Als Heizlok befindet sich die 41 1159 in Magdeburg-Rothensee.

Die 41 1036 (ehem. Bw Saalfeld) ist Heizlok im ehem. Bw Erfurt P

In Erfurt sind noch zwei P8 (BR 38.10-40) abgestellt. 38 3527 bei der Industriebahn Erfurt und 38 2911 in Erfurt-Ost.

Bei der Industriebahn Erfurt selbst sind an Dampflokomotiven noch die ehemaligen DR-Maschinen 86 1744, 86 1760 und 91 6580 im Einsatz.

Diesellokomotiven

Eine nicht näher identifizierte 118 übernahm am 16.12. (SA) in Lübeck Rbf einen Güterzug Richtung DDR. Eine DB-221 (deren genaue Nr. leider auch nicht bekannt ist) hatte den Zug von Hamburg her nach Lübeck gebracht.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft (LVG)

Der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. besichtigte auf Einladung der LVG am 25.11. (SA) deren Betriebshof in Travemünde, Gneversdorfer Weg. Über die informative und von der LVG mit sehr viel Verständnis und Mühe gestaltete Veranstaltung wird noch näher im FORUM 12 berichtet werden. Momentan besitzt die LVG die folgenden Omnibusse:

Betr.-Nr.	Pol.	Kennz.	Baujahr	Hersteller (Typ)	PS	Fahrzeugart	(Typ)
64	HL - J	2	1968	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
65	HL - J	18	1968	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
66	HL - J	19	1968	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
68	HL - J	3	1971	Büssing	156	Eindeck-Linienbus (VÖV-Standard)	
69	HL - J	6	1971	Büssing	156	Eindeck-Linienbus (VÖV-Standard)	
70	HL - J	27	1972	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
71	HL - J	44	1972	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
72	HL - J	61	1972	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
73	HL - J	69	1972	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
74	HL - J	71	1972	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
75	HL - J	87	1972	O. & K., Berlin	155	Doppeldeck-Linienbus	
76	HL - J	24	1972	Setra (S 150)	240	Eindeck-Reisebus	
77	HL - J	35	1973	Setra (S 150)	240	Eindeck-Reisebus	
78	HL - J	40	1974	Setra (S 110)	180	Eindeck-Reisebus	
80	HL - J	72	1975	Setra (S 140)	240	Eindeck-Reisebus	
81	HL - J	15	1975	Setra (S 140)	240	Eindeck-Reisebus	
82	HL - J	120	1976	O. & K., Berlin	192	Doppeld.-Linienbus (SD 200 F)	
83	HL - J	9	1976	O. & K., Berlin	192	Doppeld.-Linienbus (SD 200 F)	
84	HL - J	90	1976	O. & K., Berlin	192	Doppeld.-Linienbus (SD 200 F)	
86	HL - J	7	1976	Daimler-Benz	192	Eindeck-Reisebus (O 303-10 R)	
87	HL - J	737	1976	Setra (S 215 HD)	320	Eindeck-Reisebus	
88	HL - J	510	1977	Setra (S 215 HD)	320	Eindeck-Reisebus	
89	HL - J	387	1977	Setra (S 213 HD)	256	Eindeck-Reisebus	
90	HL - J	269	1978	Setra (S 140 ES)	177	Eindeck-Linienbus	
91	HL - J	613	1978	Setra (S 215 H)	188	Eindeck-Reisebus	
92	HL - J	254	1978	Setra (S 140 ES)	240	Eindeck-Linienbus	
93	HL - J	172	1978	Setra (S 140 ES)	240	Eindeck-Linienbus	
94	HL - J	724	1978	Setra (S 140 ES)	240	Eindeck-Linienbus	

O. & K. = Orenstein & Koppel.

Herzlichen Dank der LVG für die Zusammenstellung dieser Daten.

Weitere Einzelheiten über den LVG-Betrieb und seine Geschichte werden Sie ebenfalls einem Artikel im FORUM 12 entnehmen können.



Von der LVG-Besichtigung kehrten wir VLVer am 25.11. im LVG-Doppeldecker Nr. 82 zum Lübecker ZOB zurück. Dort entstand diese Aufnahme am Bussteig 8. Die Hintour nach Travemünde war im Reisebus Nr. 77 zurückgelegt worden.

Foto: Michael Hecht



Der LBE-EXPRESS

wünscht ein frohes
Weihnachtsfest 2018,
angenehme Feiertage,
einen guten Jahreswechsel
und ein gesundes und
glückliches

Jahr

2019

