

OSTFRIESISCHE ADVENTS-SONDERZÜGE VON HOLSTEIN NACH ANHALT MIT VIELEN HINDERNISSEN

Seit vielen Jahren kommen in jeder Adventszeit Sonderzüge aus verschiedenen deutschen Regionen nach Lübeck, deren Passagiere hier den berühmten Weihnachtsmarkt besuchen. Umgekehrt fuhr aber auch stets von Lübeck aus jeweils mindestens ein Sonderzug, mit dem ein Adventsmarkt außerhalb der auch als "Weihnachtsstadt des Nordens" bekannten Stadt Lübeck besucht werden konnte. Im Advent 2018 sah es zum ersten Mal nach längerer Zeit zunächst so aus, als würde ein derartiger Zug nicht ab Lübeck fahren - was dann aber doch nicht der Fall war.

Den Hintergrund hierfür bildete ein Advents-Sonderzug, der am Samstag, den 15. Dezember 2018 von Kiel, Neumünster und Hamburg aus verkehrte und dessen öffentliche Fahrt die "Interessen-Gemeinschaft Schienenverkehr Ostfriesland e.V." (IGSO) in Zusammenarbeit mit dem Verein "Rendsburger Eisenbahn-Freunde e.V." (REF) veranstaltete und organisierte. Als Ziel dieses Advents-Sonderzuges waren Wernigerode und Quedlinburg im Harz mit ihren Weihnachtsmärkten vorgesehen. Das Interesse an dieser Mitfahrt im o.g. IGSO-Sonderzug war groß und es waren schließlich alle 650 in ihm zur Verfügung stehenden Sitzplätze verkauft.

In dieser Situation entschloss sich der rührige, in Ostfriesland ansässige ISGO-Verein dazu, noch einen zweiten Sonderzug von Schleswig-Holstein aus nach Wernigerode und Quedlinburg zum Besuch der dortigen Adventsmärkte einzusetzen. Dieser Zug wurde für Sonntag, den 16. Dezember 2018 eingeplant und er sollte von Neumünster und Kiel aus fahren. Das aber nicht über Hamburg, sondern über Lübeck. Für diesen zweiten IGSO-Sonderzug am dritten Advents-Wochenende des Jahres 2018 meldeten sich immerhin an die 350 Teilnehmer zur Mitfahrt an. Auch seine Tagesreise war damit von der Passagierzahl her gesichert.

Nach Fahrtbeantragung bei der zuständigen DB Netz AG wurde der ISGO aber schnell klar, daß ihre beiden Advents-Sonderzüge nach/von Wernigerode und Quedlinburg nicht so wie vom Veranstalter geplant, zwischen Uelzen und Halberstadt über Celle, Hildesheim und Goslar geführt werden konnten, weil auf diesem Weg für diese Züge keine geeigneten Fahrplantrassen zur Verfügung standen, zumal auch noch andere Advents-Sonderzüge auf weitgehend gleichem Weg unterwegs waren und deren Fahrt war von deren Veranstaltern vor der Fahrt der ISGO-Sonderzüge beantragt worden.

Für die ISGO-Züge blieb am 15. und 16.12.2018 fahrplantechnisch zur Reise nach Wernigerode ab/bis Uelzen nur der Weg über Salzwedel, Stendal, Magdeburg und Halberstadt übrig. Die Fahrt dieser Züge bis/ab Quedlinburg mußte bei dieser Variante völlig entfallen - es blieb als Ziel der Züge nur noch Wernigerode übrig, was der Fahrtveranstalter IGSO aber so akzeptierte, zumal seine beiden Advents-Sonderzüge von Neumünster und Kiel bereits mehr als gut

gebucht waren und eine Absage ihrer Fahrten schwierig geworden war. Immerhin bot sich für Quedlinburg-Besucher die kurze Fahrt von Halberstadt aus per Planzug an.

Daher gingen die ISGO-Sonderzüge von Kiel und Neumünster aus am 15. und 16.12.2018 auch auf ihre Reise. Diese Züge bestanden wagenmäßig aus Fahrzeugen der Firmen Euro-Express, wobei es sich um ehem. DB-Wagen handelt, die heute unter anderem auch in touristischen Sonderzügen des Unternehmens Müller-Touristik eingesetzt werden. Der ISGO-Sonderzug, der am 15.12.2018 von Kiel und Neumünster aus fuhr, bestand aus elf Euro-Express-Wagen, der ISGO-Zug am Folgetag von Neumünster und Kiel aus sieben derartigen Wagen. Dazu gehörte auch jeweils ein von der ISGO bewirtschafteter Bar- und Gesellschaftswagen des Euro-Express-Unternehmens. Zu diesem Gefährt später noch mehr.

Als Zug-Lok der beiden o.a. ISGO-Sonderzüge von Kiel/Neumünster am 15./16.12.2018 fungierte die Diesellok 234 278 des Unternehmens "Martin Schünßel Eisenbahn-Logistik GmbH" (SEL), das in Wankendorf bei Neumünster seine Sitz hat.

Die o.a. Diesellok ist die momentan einzige betriebsfähige Maschine der ehem. DB-Lokbaureihe 234. Diese Baureihe entstand in den Jahren 1991-1996, als 64 der ursprünglich 80 Reichsbahn-Diesellokomotiven der Baureihe 130 umgebaut wurden. Genau wurden Antriebs-Komponenten dieser Lokomotive in vorhandene Maschinen der einstigen DR-Lokbaureihe 132 eingebaut, um deren Geschwindigkeit von 120 auf 140 km/h heraufzusetzen. Genau geschah das wie schon erwähnt zwischen dem Herbst 1991 und dem Herbst 1996 bei 64 Maschinen der ex-Baureihe 132, die danach unter Beibehaltung ihrer Ordnungsnummern von der Deutschen Bahn AG eingesetzt wurden und von ihr ins Rollmaterial der DB Fernverkehr AG aufgenommen wurden. Die 234-Maschinen zogen hier unter anderem vor allem Interregio-Züge, deren Abschaffung diese Lokomotiven nach nur kurzer Einsatzzeit schon bald wieder arbeits- und nutzungslos machte und schnell zu 234-Ausmusterungen führte. 234-Planeinsätze wurden schon 2003 immer weniger und zuletzt gab es unter ständiger Reduzierung des 234-Gesamtbestandes nur noch Leerwagen-Beförderungen in Berlin für zwei letzte betriebsfähige 234-Maschinen: 234 242 und 234 278. Diese Aufgaben endeten dann aber auch 2014. Die beiden letzten "234-Mohikaner" wurden danach zunächst in Hamm/Westf., ab Dezember 2016 dann im Fährbahnhof Mukran auf Rügen abgestellt.

Hier erwarb Ende 2017 der Unternehmer Martin Schünßel aus Wankendorf bei Neumünster die beiden o.a. 234-Maschinen für seine Firma "SEL" (Schünßel Eisenbahn-Logistik GmbH). Der genannte Unternehmer ist auch durch sein bislang nicht so erfolgreiches Engagement für die Wiedereröffnung der stillgelegten Eisenbahnstrecke Neumünster - Ascheberg bekannt und ist ebenfalls bei den Rendsburger Eisenbahn-Freunden e.V. (REF) tätig, die im

ehem. Bw Neumünster mit der Pflege von histor. Schienenfahrzeugen beschäftigt sind.

An ihrer aus ehem. DB-Rollmaterial erworbenen Diesellok 234 278 ließ die Firma SEL eine im Sommer 2018 abgeschlossene Hauptuntersuchung durchführen, so daß diese 234-Maschine als z. Zt. einzige Lok ihrer Baureihe wieder betriebsfähig ist und als SEL-Lok erneut für Zugbeförderungen zur Verfügung steht. Ob auch die zweite SEL-234, die Lok 234 242, diesen Status wieder erhält, ist an dieser Stelle nicht bekannt. Als ebenfalls nicht betriebsfähiges Schaustück wird im ehem. Bahnbetriebswerk Nossen noch die Lok 234 304 museal erhalten.

Der aktuell einzig aktiven 234 SEL-Maschine 234 278 war es, wie schon erwähnt, vorbehalten, die ISGO-Advents-Sonderzüge von Kiel und Neumünster am 15. und 16.12.2018 zu befördern. Der am Samstag, den 15.12.2018 fuhr mit mehreren Unterwegs-Einstieghalten zunächst von Kiel Hbf über Neumünster, Elmshorn und Pinneberg bis Hamburg-Eidelstedt und von dort auf dem Weg der Hamburger Güterumgehungsbahn über Hamburg-Lokstedt, Hamburg-Horn und Hamburg-Rothenburgsort bis Hamburg-Harburg, wo ca. 25 Min. verspätet der einzige Hamburger Einstieghalt für diesen voll besetzten Sonderzug stattfand. Anschließend fuhr er über Winsen/Luhe weiter bis Lüneburg. Hier verhinderte ein Stellwerks-Ausfall in dem zur Strecke Hamburg - Hannover gehörenden Bhf. Deutsch-Evern die Weiterfahrt des ISGO-Sonderzuges.

Erst nach 104 Minuten Zwangsaufenthalt im Bhf. Lüneburg konnte der o.a. Sonderzug seine Fahrt fortsetzen. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete es sich deutlich ab, daß dieser Zug sein eigentliches Ziel Wernigerode erst so spät erreichen würde, daß der dortige Gesamt-Aufenthalt nur eine Dauer von gerade mal 90 Minuten umfasste. Zu wenig für einen Besuch des Weihnachtsmarktes in Wernigerode. Fahrtveranstalter ISGO entschloss sich in dieser Situation darum, seinen Advents-Sonderzug von Kiel und Neumünster nur bis Magdeburg rollen zu lassen, wo für die Passagiere dieses Sonderzuges genügend Zeit zum Besuch des dortigen Weihnachtsmarktes zur Verfügung stand. Der genannte Sonderzug fuhr deshalb von Lüneburg weiter über Uelzen, Salzwedel und Stendal bis Magdeburg Hbf und beendete dort seine Fahrt. Seine Rücktour von Magdeburg nach Kiel auf dem umgekehrten Weg der Hintour verlief dann ohne größere Probleme und Verzögerungen.

Am nächsten Tag, Sonntag, den 16. Dezember 2018 fuhr SEL-Lok 234 278 dann mit sieben Wagen aus der Gesamt-Wagenkette, die sie am Vortag von Kiel nach Magdeburg und zurück gezogen hatte, schon früh in erneuter Sonderzug-Tour zunächst von Neumünster aus nach Kiel Hbf. Hier fand im Hbf-Vorfeld für 234 278 ein Lokumlauf statt und mit mehreren Unterwegs-Einstieghalten rollte der erneute ISGO-Advents-Sonderzug zunächst über Plön und Eutin nach Lübeck Hbf, wo ein weiterer Einstieghalt für diesen Zug stattfand, und er den einzigen Advents-Sonderzug bildete, der 2018 von Lübeck aus zu einem Adventsmarkt-Besuch fuhr. Das geschah zunächst auf der Bahnverbindung Lübeck - Büchen -

Lüneburg, wo der beschriebene IGSO-Sonderzug in mehreren Bahnhöfen zum auch jeweils hier gut in Anspruch genommenen Einstieg hielt.

In Lüneburg fand für den IGSO-Sonderzug von Neumünster, Kiel und Lübeck der letzte Einsteigehalt statt und anders als beim Vorgänger am Vortag ging es diesmal in Lüneburg ohne langen Zwangsstopp an dieser Stelle gleich weiter und das nun über einen der wenigen zweigleisigen Streckenabschnitte in der Fahrtroute des IGSO-Sonderzuges am 3. Advents-Sonntag von 2018. Ab Uelzen wurde dann erneut bis Stendal auf eingleisiger Strecke gerollt und auf die Einfahrt in den Magdeburger Hbf mußte wie beim Vorgänger-Zug am 15.12.2018 lange wegen der dortigen Dauer-Baustelle gewartet werden. Ebenso auf die Weiterfahrt von diesem Hbf selbst in Richtung Halberstadt.

Immerhin fuhr der zweite IGSO-Sonderzug des o.a. Wochenendes anders als sein Vorgänger am Vortag von Magdeburg aus überhaupt weiter. Auf geschichtsträchtiger Strecke ging es durch die Magdeburger Börde hindurch bis Halberstadt, wo sich ein weiterer längerer Sonderzug-Aufenthalt anschloss.

In Halberstadt verließen etwa 40 Passagiere den IGSO-Sonderzug Neumünster - Wernigerode. Sie nahmen das Angebot der IGSO an, von Halberstadt aus gegen Kostenerstattung im Planzug nach Quedlinburg zum Besuch des dortigen Weihnachtsmarktes zu fahren. Die meisten Fahrgäste des o.a. Sonderzuges wollten allerdings ganz offensichtlich bis zu dessen Endziel, das am 16.12.2018 im Gegensatz zum Vorgänger-Zug am Vortag tatsächlich Wernigerode zu werden schien, weiterfahren. Allerdings dauerte die Weiterfahrt hierhin von Halberstadt aus bis ins nicht mehr weit entfernte Wernigerode noch eine gefühlte Ewigkeit. Zunächst musste die Sonderzug-Lok, SEL-Maschine 234 278, im Bhf. Halberstadt wegen Fahrtrichtungswechsel einen weiteren Lokumlauf tätigen. Danach musste der beschriebene IGSO-Sonderzug von Neumünster, Kiel und Lübeck Planzügen den Vorlauf einräumen. Der aus Regionalzügen bestehende Planzugverkehr in und um Halberstadt sowie im östlichen Harzvorland ist recht dicht und umfangreich und wird seit dem 09.12.2018 mit Neubaudieseltriebwagen des 648-Typs durchgeführt, für deren Fahrt seither das niederländisch-stämmige Unternehmen "Abellio" sorgt. Vorher war dies für viele Jahre lang das die Aufgabe des zum französischen Konzern "Transdev" gehörende Firma Transdev, die hier 648-Triebwagen älterer Bauart einsetzte.

Mit dem o.a. IGSO-Sonderzug bewegte sich am 16.12.2018 auch mal wieder ein lokbespannter Reisezug durch's östl. Harz-Vorland, wie es auf den dortigen Normalspur-Gleisen seit vielen Jahren nur noch durch Sonderleistungen der Fall ist.

Zu denen gehörte auch der IGSO-Advents-Zug Neumünster - Wernigerode, der nach längerem, aber durchaus wegen des Regelzugverkehrs so eingeplantem Aufenthalt in Halberstadt endlich von hier aus ins Harzvorland hinein rollte, wo er dann gegen 13.30 Uhr sein Ziel Wernigerode erreichte, wobei die Fahrt hierher bei eher grauem, aber durchweg trockenem Wetter erfolgte. In Wernigerode

wurden die Fahrzeuge dieses Zuges auf dem einzig hierfür im Normalspurteil des Betriebsbahnhofes Wernigerode verbliebenen Abstellgleis an der Bahnhofsnordseite bis zu ihrer Rückfahrt "geparkt", nachdem Zug-Lok 234 278 für diese Rückfahrt vorher den notwendigen Lokumlauf getätigt hatte.

Die Sonderzug-Passagiere begaben sich in Wernigerode zum Weihnachtsmarkt - einige wenige statteten aber auch vorher im Bhf. den dortigen Schmalspurbahn-Anlagen der "Harzer Schmalspur-Bahnen" (HSB) und den dort allgegenwärtigen Aktiv-Dampflokomotiven einen Besuch ab. Die HSB-Züge sorgen in Wernigerode nach wie vor auch für lokbespannte Planzüge, die von hier aus mit Dampfkraft auf den Brocken oder zum Südharz rollen.

Der seltene lokbespannte Reisezug, der am 16.12.2018 die von Lokomotiven geführten Personenzügen nur noch selten besuchten Normalspurgleise in Anspruch nahm, verliess die Harzstadt Wernigerode wieder um kurz nach 17.00 Uhr zum Beginn seiner leicht verspätet gestarteten Rücktour. In Wernigerode hatte es inzwischen leicht geschneit.

Von hier aus rollte der o.a. Sonderzug zunächst erneut ins benachbarte Halberstadt, wo sich auch diesmal an ihm ein sehr langer Aufenthalt vollzog, in dessen Verlauf Zuglok 234 278 unter anderem wie vorgesehen von einem ans andere Zugende umsetzte.

Hier in Halberstadt erreichten den IGSO-Sonderzug von Wernigerode aber auch wieder die Passagiere dieses Sonderzuges, die zuvor nicht Wernigerode, sondern Quedlinburg besucht hatten. Die Fahrt von dort nach Halberstadt legten diese Passagiere in einem Sonderzug zurück, der ebenfalls am 16.12.2018 ins östliche Harzland zum Besuch von dortigen Weihnachtsmärkten rollte.

Genau handelte es sich bei diesem Sonderzug um einen solchen, dessen öffentl. Fahrt der Verein "Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e.V." (ENB) veranstaltete und organisierte. Dieser ENB-Sonderzug fuhr genau von Fulda über Bebra, Kassel-Wilhelmshöhe, Göttingen, Kreiensen, Elze, Hildesheim, Goslar, Vienenburg, Wernigerode und Halberstadt nach Quedlinburg sowie umgekehrt. Er bestand wagenmässig aus Wagen der "Eisenbahn-Freunde Treysa e.V.", die vor allem Nahverkehrswagen einsetzen, die sie bei den Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL) erworben haben. Diese Wagen sind mit dem vom "Silberling-Typ" der einstigen DB identisch, im Gegensatz zu diesen waren sie aber stets grün lackiert und sind es heute als Nostalgie- und Museumsfahrzeuge immer noch. Sie bildeten auch den Wagenstamm des o.a. ENB-Sonderzuges Fulda - Quedlinburg und zurück am 16.12.2018, der aber auch einen Speisewagen der Eisenbahn-Freunde Treysa e.V. aus ehem. Rollmaterial der britischen Rheinarmee enthielt. Befördert wurde dieser Sonderzug von Fulda bis Goslar und zurück durch die sich heute wieder "altrot" präsentierende Diesellok 218 155 der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar - Schwarzwald - Alb mbH, Rottweil (NESA). Von Goslar bis Quedlinburg zog dann die historische "Dampflok 78 468 des Vereins "Eisenbahn-Tradition Lengerich e.V." (ETL) den ENB-Sonderzug

Fulda - Quedlinburg und zurück. Auf dessen Rücktour fungierte die einst bei der DB eingesetzte Diesellok 218 155 als durchgehende Zuglok, wobei aber bis Goslar am Zugschluss noch ETL-Dampfross 78 468 mit lief.

Mit dem genannten ENB-Sonderzug gelangten auch die Passagiere des IGSO-Advents-Zuges, die am 16.12.2018 Quedlinburg besucht hatten, zurück nach Halberstadt. Hier erwartete sie bereits der IGSO-Sonderzug von Wernigerode zur Weiterfahrt. Bis zu der dauerte es aber ein weiteres Mal ewig lange. Während der ENB-Sonderzug nach Fulda seine Weiterfahrt in Halberstadt recht zügig antreten konnte, musste sein IGSO-Kollege in Richtung Norden nebenan auf die Fortsetzung seiner Fahrt noch lange warten und erneut Abellio-Planzügen den Vorrang lassen. Unter anderem auch dem aus alten "HEX-Zeiten" verbliebenen Durchgangszug Goslar - Berlin, der auch von Abellio weiterhin an Wochenenden gefahren wird. Als Regionalzug (!) Berlin - Goslar und zurück mit 648-Dieselmotivzügen und Triebzugteil Berlin - Thale und zurück, der vom Goslarer Teil in Halberstadt abgehängt bzw. umgekehrt hier wieder angehängt wird.

Endlich konnte dann auch der IGSO-Sonderzug von Wernigerode seine Weiterfahrt von Halberstadt aus fortsetzen. Ein ähnlich langer Halt wie dort schloss sich für dann zunächst noch in Schnega zwischen Salzwedel und Uelzen an, wo erstmal mit einem verspätetem IRE-Zug aus Hamburg - Berlin, dann einem RE-Zug Uelzen - Halle und schliesslich noch einem Güterzug gekreuzt wurde. Lüneburg, der erste Ausstiegshalt für den o.a. IGSO-Zug wurde dennoch geringfügig verspätet erreicht. Leider trotzdem so, daß der planmässige Metronom-Anschluss-Zug nach Hamburg Lüneburg kurz vor Ankunft des IGSO-Sonderzuges verlassen hatte.

Dieser Sonderzug fuhr nun erst mal zügig weiter bis Büchen. Leider kam erst jetzt ein "Weihnachtsmann" durch den Zug, der den Passagieren Süßigkeiten überreichte, von denen die nicht wenigen Fahrgäste, die schon vorher in Lüneburg ausgestiegen waren, aber nichts mehr mitbekamen.

Zwischen Büchen und Mölln rollte der o.a. IGSO-Zug dann in die zwischen Roseburg und Güster vorhandene Ausweich- und Kreuzungsstelle der eingleisigen Bahnverbindung Lüneburg. Büchen - Lübeck. Hier stand dieser Sonderzug erneut sehr lange, um dann im Schritt-Tempo ins nahe Mölln weiter zu fahren, wo ein planmässiger Ausstiegshalt stattfand. Auf die Sonderzug-Weiterfahrt nach Lübeck wartete man danach aber vergeblich und nach weiterer längerer Zeit, wurde per Bordlautsprecher mitgeteilt, daß der Sonderzug wegen Lokschadens seine Fahrt nicht fortsetzen könne und seine Fahrt in Mölln beenden müsse. Als Anschluss nach Lübeck und Kiel wurde auf einen planmässigen RE-Zug verwiesen, der bereits nebenan zur Weiterfahrt bereit stehen würde.

Tatsächlich stand auch im Bhf. Mölln neben dem hier nun havarierten und endenden IGSO-Sonderzug der planmässige von Lüneburg über Büchen und

Lübeck nach Kiel fahrende RE-Zug 21 838, der aus dem DB Dieseltriebzug 648 453/953 bestand. Er hatte Mölln bald nach dem ISGO-Sonderzug erreicht und sollte hier nun die noch gut 200 Passagiere dieses Zuges zum Weitertransport bis Lübeck und Kiel aufnehmen. Wobei sich der Umstieg vom Sonderzug auf den RE-Zug 21 838 nicht einfach gestaltete, denn seit Jahren besitzt der Bahnhof Mölln nur noch den Hausbahnsteig für den Fahrgastbetrieb. Nebenan am (planmässig nicht mehr benutzten) Kreuzungsgleis ist der ehemalige zweite Bahnsteig zwar in Resten noch vorhanden; aber nicht mehr zugänglich und durch ein Gitter abgesperrt.

Da der havarierte IGSO-Sonderzug in Mölln am einzigen hier noch offiziell vorhandenen und zugänglichen Bahnsteig stand, mussten die in der "Eulenspiegelstadt" mehr oder weniger "gestrandeten", nicht wenige Passagiere dieses Sonderzuges durch den schneebedeckten Schotter des Hausbahnsteiggleises zu den Resten des Restbahnsteiges daneben und dem dort wartenden RE 21 838 gelangen. Bei spärlicher Beleuchtung des Bereichs außerhalb des Hausbahnsteiges, feuchten und glitschigen Gleis- und Restbahnsteigbereichen sowie nicht kleiner Menschenmenge keine ganz einfache Angelegenheit, die einige Leute durch das Überklettern des o.a. Absperrgitters zu umgehen versuchten, was auch alles andere als einfach war. Insgesamt gab es aber bei dieser sehr unschönen Umsteigeaktion bis auf einen sehr leichten Fall keine Schadensfälle und im nun übervoll besetzten RE 21 838 konnte endlich die Weiter-"Reise" ab Mölln erfolgen. Der seinerseits inzwischen völlig verspätete RE 21 838 erreichte Lübeck Hbf dann um 0.55 Uhr. Eine Stunde zuvor sollte der ISGO-Sonderzug von Wernigerode planmässig hier eingetroffen sein. Der fiel nun zwischen Mölln und Neumünster aus und seine Passagiere mussten ab Mölln wie schon beschrieben den planmässigen RE 21 838 benutzen. In unschöner "Sardinenbüchsen"-Tour.

Die Fahrzeuge des Sonderzuges folgten von Mölln bis Lübeck dem RE 21 838 im Schritt-Tempo. An der Lok 234 278 war wohl ein Lüfterschaden aufgetreten, mit dem sich diese Lok nur noch in sehr langsamer Geschwindigkeit bewegen konnte. Eine Weiterfahrt des IGSO-Sonderzuges ab Mölln mit Fahrgästen bis Lübeck, Kiel und Neumünster war dadurch in der Tat nicht möglich.

Auf die beschriebene Weise war auch die zweite IGSO-Adventsfahrt, die am Wochenende 15/16.12.2018 von Holstein aus stattfand, von doch recht umfangreichen Hindernissen begleitet. Am 15.12.2018 musste der erste Zug dieser Fahrten seine Gesamttour durch Stellwerkschaden um den Reiseabschnitt Magdeburg - Wernigerode verkürzen und am 16.12.2018 musste sein Nachfolger seine Rücktour wegen Lokschadens in Mölln beenden.

Für derartige Begleitumstände kann natürlich auch ein Fahrtenveranstalter, in diesem Falle die ISGO, nichts. Für andere Begleitumstände der beiden beschriebenen IGSO-Advents-Touren schon. Diese Touren wurden als "Exklusive" Fahrten zu zwei Adventsmärkten angekündigt und so auch gross von der Werbung her bekannt gemacht. Das teils auch in grösseren

Zeitungsanzeigen. Als "exklusiv" erwiesen sich diese Fahrten im Falle ISGO aber nicht, was beileibe nicht nur nicht mit den o.a. Widrigkeiten von Stellwerks- und Ausfall in Verbindung gebracht werden kann. Von derartigen unvorhersehbaren Problemen kann auch die exklusivste Luxustour betroffen werden.

Im Falle der "Exklusiv"-Fahrten der ISGO am 15. und 16.12.2018 wurde dieses Prädikat allerdings auch durch Unebenheiten stark eingeschränkt, die durchaus vorhersehbar und vermeidbar waren. Das betraf unter anderem auch die späte Bestellung dieser Fahrten bei der DB Netz AG, die nach eigener Bekundung des Veranstalters IGSO erst erfolgte, als Kostendeckung für die Fahrdurchführung durch entsprechende Teilnehmerbuchung bzw. Fahrkartenbestellung erreicht war. Die Werbung für die Fahrt am 15.12.2018 begann dabei vergleichsweise spät und für ihren Ableger am 16.12.2018 noch später - für ihn erst nach Ausverkauf der Vortagesfahrt, der am 1.12. erreicht war. Erst jetzt oder kurz zuvor erfolgte wohl auch eine verbindliche Bestellung für die Sonderzugfahrt am 15.12.2018 bei der DB Netz AG. Für die Fahrt am 16.12.2018 dann noch später.

Andere und ähnliche Veranstalter von Advents-Zugfahrten hatten ihre Touren teilweise bereits im Sommer 2018 bekanntgegeben und wohl auch damals schon bei der DB Netz AG bestellt. Sie sicherten sich damit frühzeitig passende Fahrplantrassen für die Sonderzüge dieser Fahrten, riskierten gleichzeitig aber auch Stornogebühren bei der DB Netz AG für den Fall einer Fahrtabsage bei Teilnehmermangel, die aber bei Advents-Sonderzugfahrten höchst unwahrscheinlich und selten ist. Die geschilderte Verfahrensweise gab es auch im Falle des an anderer Stelle bereits erwähnten ENB-Sonderzuges von Fulda nach Quedlinburg und zurück, der ebenfalls zweimal jeweils am 15. und 16.12.2018 fuhr und für den die Werbung bereits im Sommer 2018 begann. Für ihn hatte die DB Netz AG ganz offensichtlich rechtzeitig vor Fahrtbeginn die notwendigen Fahrplantrassen nach/von Quedlinburg konzipiert.

Gerade im Falle der auch bei Sonderzug-Fahrtenveranstaltern für Advents-Touren sehr begehrten und bevorzugten Harzstädte Wernigerode und Halberstadt ist eine passende Sonderzug-Fahrplankonzeption nicht ganz einfach, weil die Bahnhöfe dieser Harzstädte an eingleisigen Strecken mit relativ dichtem Planzugverkehr im Taktsystem liegen, was auch für die Zulaufstrecken nach/von Wernigerode und Quedlinburg gilt. In dieses System noch Sonderzüge einzufädeln, ist problematisch und stösst schnell an Kapazitätsgrenzen.

Obwohl einigermaßen klar erkennbar, dass die ISGO e.V. diesen Tatsachen anscheinend nicht die notwendige Bedeutung bei und tätigte ihre Fahrtenbestellung für ihre Touren am 15. und 16.12. erst recht spät - eben nach "Kostendeckung" für die Sonderzug-Produktionspreise durch Fahrkartenkauf bzw. Ticket-Buchung. Stornogebühren bei DB Netz AG umging sie damit, sah sich nun aber mit der Tatsache konfrontiert, dass eine ISGO-Sonderzugfahrt nach Quedlinburg am 15. und 16.12.2018 gar nicht möglich war, weil Fahrplantrassen hierfür nicht mehr frei waren. Die waren bereits durch die Fahrten anderer Adventszug-Tourenveranstalter belegt, die ihre

vorweihnachtlichen Exkursionen nach Quedlinburg bereits weit vor der ISGO verbindlich bei der DB Netz AG gebucht und bestellt hatten. Hierzu gehörte der auch bereits erwähnte Verein ENB aus Bebra mit seinem Sonderzug Fulda - Quedlinburg und zurück.

Der Besuch von Wernigerode war am 15. und 16.12.2018 zwar noch für den ISGO-Advents-Zug möglich; aber das auch nicht auf dem eigentlich erwünschten Weg über Hildesheim, Goslar und Vienenburg. Eine hierfür geeignete Fahrplantrasse war bereits bei ISGO-Bestellung durch den ENB-Sonderzug Fulda - Quedlinburg und zurück belegt.

So blieb für die ISGO nur der o.a. Besuch von Wernigerode übrig - und das auf dem hierfür gegenüber der Goslar-Route nicht ganz so einfachen Weg über Magdeburg und Halberstadt, an den die ISGO aber nun festhielt, da sie sonst dazu gezwungen worden wäre, die inzwischen ausverkauften Sonderzug-Touren am 15. und 16.12.2018 ganz abzusagen oder hierfür andere Ziele als dem Ostharz zu wählen, was aber in der Kürze der hierfür zur Verfügung stehenden Zeit und wegen der Ankündigung vom Harz als "Exklusiv"-Ziel höchst problematisch geworden wäre. Also wurde von der DB Netz AG (nach wiederum eigener Bekundung des Fahrtveranstalters ISGO) an einer (wörtlich) *"einigermassen guten Trasse"* gebastelt, mit der die ISGO-Sonderzüge an den o.a. Adventstagen nach Wernigerode rollen sollten. Mit allerlei Betriebshalten wegen weitgehender Eingleisigkeits-Strecken und anderen Widrigkeiten, die eine zügige Tour auch aus fahrplantechnischer Sicht beeinträchtigten. Auf den eigentlichen ISGO-Zugfahrten des 3. Advents-Wochenendes hatte man tatsächlich zumindest am 16.12.2018 den Eindruck, daß man mehr stand als fuhr. Die fahrplantechnischen Gegebenheiten begrenzten den Aufenthalt in Wernigerode auf gerade mal 3,5 Stunden.

Hinzu kamen die Hindernisse für die o.a. ISGO-Touren durch Stellwerks- und Lokausfall, was alles zusammen zu dem Schluss und der damit verbundenen Frage kommen lässt, ob Advents-Sonderzugtouren über weite Strecken und in betrieblich sensible Bereiche, wie sie nun die Fahrten der ISGO-Züge am 15. und 16.12.2018 darstellten, sinnvoll sind und Nah-Ziele in betrieblich unproblematischem Umfeld nicht geeigneter? Auch in derartigem Umfeld gibt es Ziele mit genügend vielen schönen Weihnachts- und Adventsmärkten. Bei allen diesen Überlegungen ist auch zu berücksichtigen, dass ja heutzutage bereits der Planzugverkehr auf deutschen Schienensträngen von allerlei Problemen betroffen ist und es hier schnell zu allen möglichen Abweichungen kommt, die sich dann auch gravierend auf Sonderzüge auswirken, die ja ihren Platz erst hinter den Zügen des Regelbetriebes besitzen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei Advents-Sonderzugfahrten ist unabhängig von den o.a. betrieblichen Gegebenheiten die Tatsache, dass diese Züge naturgemäss in kalter Jahreszeit rollen und gewärmtes Rollmaterial für ihre Fahrgastbeförderung geradezu elementar ist. Leider erlebt es man aber bei o.a. Fahrten immer wieder, dass man sie in teilweise gar nicht oder nur zeitweise

beheizten Fahrzeugen erleben muss. Das galt auch für die ISGO-Advents-Sonderzüge des 15. und 16.12.2018. Der Zug am 15.12. war zeitweise völlig kalt, beim Folgezug am 16.12. betraf dieses zwei Sitzwagen und den Barwagen. Den Barwagen sogar während der gesamten Tour.

Das beide ISGO-Züge teilweise kalt rollten, warf die Frage auf, ob die in ihnen eingesetzten Wagen schon mit den entsprechenden Mängeln vom Vermieter (in diesem Falle Euro-Express) an den Mieter (in diesem Falle IGSO) übergeben wurden, es an einer ausreichenden Einweisung des Mieterpersonals mangelte, oder Kompatibilitäts-Probleme zwischen Lok und Wagen in der Beheizung gab?? Fahrtveranstalter ISGO teilte hierzu auch nachträglich noch mit, dass es nicht möglich war, die Gründe für den Heizungsausfall zu ermitteln. Ob es aber sinnvoll war, die Fahrten der o.a. Züge im kalten Zustand überhaupt beginnen zu lassen, ist eine weitere Frage. Dieser Mangel war ja schon bei Fahrtbeginn spürbar, nicht erst im Fahrtverlauf. Glücklicherweise wurde es dann in diesem Verlauf doch noch warm - sieht man mal vom Bar- und Gesellschaftswagen ab. Der blieb kalt.

Bei diesem Wagen handelte es sich um einen Bar- und Tanzwagen der Firma "Euro-Express" wie er auch in den "Tanzzügen" der Firma Müller Touristik zum Einsatz kommt. Und in derartiger Form setzte ihn auch die ISGO e.V. in ihren Advents-Sonderzügen am 15. und 16.12.2018 ein.

D.h. dass dieser Wagen auch für die Durchführung der ISGO-Touren am 15. und 16.12.2018 über keinerlei Sitzgelegenheiten und Tische verfügte und seinen Innenbereich nur mit einer langen Theke und einer sie umgebenden Stehfläche offenbarte, die sich hinter dem eher ungemütlichen Thekenbereich in einer noch grösseren und genauso ungemütlichen kahlen Fläche erweiterte, die in diesem Gesellschaftswagen auch als Tanzareal dient. Hierzu ist zu erläutern, daß die Gesellschaftswagen der Firma Euro-Express tatsächlich in sogen. Tanz- und Samba-Zügen, vornehmlich auch solchen des Müller Touristikunternehmens zur Getränkeversorgung und Tanzunterhaltung vom Sonderzug-Publikum verwendet werden, das sich in diesem Wagen in mehr oder weniger passendem Tanz-Rhythmus bewegt oder an langer Theke mit geistigen und nicht so geistigen Getränken versorgt oder diese Getränke gleich an besagter Theke verzehrt. Früher waren derartige Wagen in "Gesellschafts-Sonderzügen" oft anzutreffen - heute nur noch wenig und ein guter Teil gehört dann zu Müller-Touren und seinen Tanzzügen.

ISGO e.V. scheint einen derartigen Einsatz von o.a. Wagen (kurz auch WG genannt) in "Müller-Manier" kopieren zu wollen und setzte einen derartigen WG deshalb auch in den ISGO-Advents-Zügen am 15. und 16.12.2018 ein. Nach offensichtlicher ISGO-Doktrin wollte ISGO auch in diesen Zügen tanzfreudiges Publikum begrüßen, wie es wohl bislang in anderen IGSO-Zügen erfolgreicher als denen am 15. und 16.12.2018 praktiziert wurde. Vergangene ISGO-Züge bestanden wohl aus einer Mischung zwischen Tanz- und Sambazug und allgemeinem Touristik-Tageszug, angereichert mit einer Prise Eisenbahn-

Nostalgie. Von einem anderen Sonderzug-Fahrtenveranstalter, der in Westfalen ansässig ist, weiß man, daß er diese seltene Mischung von Tour-Begleitambiente wohl ziemlich erfolgreich praktiziert. Mit "rollender Tanzparty" auf den Sonderzug-Rückfahrten bei doch recht viel begleitender Bahn-Nostalgie.

Auf dieser Welle scheint auch IGSO e.V. aus Ostfriesland zu rollen oder rollen zu wollen. Diese Mischung präsentierte sich bei den IGSO-Advents-Touren am 15. und 16.12.2018 nicht so erfolgreich. Anders als bei Touren anderer Sonderzug Fahrtenveranstalter mit bahn-nostalgischem Begleitumfeld, die auf ihren Exkursionen auch geeignetere Gastronomie-Wagen einsetzen, präsentierte sich der bei den o.a. IGSO-Fahrten eingesetzte "Samba-WG" als ein ungemütliches, kahles rollendes Refugium, in dem man sich nicht lange aufhalten wollte. Zumal dieses Gefährt zumindest am 16.12.2018 ohne Heizung eingesetzt wurde. In seinem ungemütlichen Innenbereich schnupperte man überall die Hinterlassenschaften der Nikotin-Schwaden, die Unmengen von Müller-Publikum bei früheren Samba-Touren dieses Wagens in dessen Innenbereich geblasen hatten und die sich in diesem Bereich fest für immer verewigt haben, woran auch beste Reinigung nichts ändern kann. Dieser Ex-Rauch ist schon auf den Plattformen des beschriebenen "Samba-WG's" zu spüren und setzt sich dann in seinem eigentlichen Gesamtbereich fort, wozu auch bei aktuellen Einsätzen stets neue grössere Nikotin-Schwaden hinzukommen. Auch im Verlauf der ISGO-Touren am 15. und 16.12.2018 durfte im beschriebenen Samba-Wagen geraucht werden, was so gar nicht in die Welt von Sonderzügen mit bahn-nostalgischem Hintergrund passt. In denen darf in der Regel im Gesamtzug nicht geraucht werden. Auch nicht in den Gastronomie-Wagen, die in diesen Zügen mitgeführt werden.

IGSO bildet da eine absolute Ausnahme wie auch bei der Anwendung von Elementen aus dem "Sambazug-Milieu". Immer wieder wurde in den IGSO-Sonderzügen am 15. und 16.12.2018 per Bordlautsprecher zum Tanzen im Barwagen aufgefordert, wo eine Art "DJ", der wohl aber auch zumindest zeitweise zum begleitenden Zugbetriebspersonal gehörte, für entsprechende "Stimmung" sorgte, die aber zumindest am 16.12.2018 so gut wie gar nicht genutzt wurde. Getanzt wurde nicht und am Vortag sah es wohl hiermit auch nicht viel besser aus. Was das IGSO-Sonderzugpersonal nun überhaupt nicht verstehen konnte und dies auch immer wieder über Lautsprecher kundtat. Als Animation wurde dann noch Disco-Musik in die Wagenabteile übertragen.

Andere und wichtigere Kommunikation aus diesem Wege war dafür umso ärmer - insbesondere auch, was Informationen zum Fahrplan betraf. In dem gedruckten wenigen Begleitmaterial fand man nur sehr spärliche Fahrplanangaben, die dann auch noch nicht mal immer der Realität entsprachen und offensichtlich eine Essenz aus allerhöchster Fahrplan-Basterei in allerletzter Minute darstellten. Lange Verkehrshalte wie in Magdeburg Hbf und in Halberstadt am 16.12.2018 wurden weder mündlich noch schriftlich bekanntgegeben und konnten deshalb nicht in Anspruch genommen werden, um sich einmal die ja

nicht uninteressante Zuglok anzuschauen, wie es in der Fahrtausschreibung von der IGSO ausdrücklich für die Zwischenhalte empfohlen wurde. Beim 20-minütigen Aufenthalt in Magdeburg Hbf, der dort auf den Bahnsteiganzeigern auch deutlich als Verkehrshalt ausgewiesen wurde, trieb IGSO-Personal Fahrgäste in unfreundlichster Art wieder in den Zug hinein und bei den langen ebenfalls als Verkehrshalte ausgewiesenen Aufenthalten in Halberstadt gab es auch keinerlei Information. In den Bahnhöfen, in denen die IGSO-Sonderzüge am 15. und 16.12.2018 zum Einstieg hielten, waren diese Züge in den meisten Fällen als "Zugdurfahrt" gekennzeichnet, was natürlich für das hier einsteigende Sonderzug-Publikum auch nicht für gewisse Verwirrung sorgte. Ein Fahrtnachweis, also die EDV-Ausdrucke, deren Vorgänger früher einmal als Fahrkarten bekannt waren, wurde zumindest im IGSO-Zug am 16.12.2018 überhaupt nicht kontrolliert und wer hier personalmässig was machte, war auch nicht erkennbar. Deutliche Ansprechpartner bzw. Reiseleiter waren hier nicht identifizierbar. Hinweis- und Informationsmaterial für den Aufenthalt in Wernigerode in Form eines Stadtplans und Werbung für den Weihnachtsmarkt gab es auch nicht. Auf die Harzer Schmalspurbahn und ihre Dampfzüge wurde so gut wie gar nicht hingewiesen.

Recht gut war das gastronomische Angebot in den o.a. Zügen, in deren "Kaltfahrt"-Phasen Heißgetränke kostenfrei ausgegeben wurden. Im übrigen bemühte sich auch eine Minibar um die gastronomische Versorgung in diesen Zügen - wenngleich auch nicht so häufig wie angekündigt.

Zu den (leider nur wenigen) positiven Aspekten der IGSO-Sonderzüge am 15. und 16.12.2018 gehörte das begleitende bahn-nostalgische Ambiente, was auch die eingesetzten Sitzwagen (also nicht den "Sambawagen") betraf. In den verwendeten Euro-Express-Wagen, von denen einige für 160 km/h eingerichtet waren und sind, fuhr man bequem und in Erinnerung an einstige Zeiten von Bundesbahn-Schnellzügen, die man heute so sehr vermisst. Die erwähnten Wagen präsentierten sich in den o.a. Sonderzügen einschl. der WC's als sehr sauber und positiv.

Positiv im bahn-nostalgischen Begleitrahmen der IGSO-Advents-Fahrten am 15. und 16.12.2018 war auch der Lokeinsatz mit der schon erwähnten SEL-Maschine 234 278, die ja einen Ableger und ein Überbleibsel der auch unter der Bezeichnung "Ludmilla" berühmt gewordenen Baureihen-Familie 130-132 der früheren Deutschen Reichsbahn bildet. Über 700 Exemplare aus durchweg sowjetischer Produktion umfasste diese Baureihen-Familie bei der DR und ihre vielen Lokomotiven erbrachten hier umfangreiche und beachtliche Zugleistungen, zu denen ebenfalls beeindruckende Lok-Langläufe in der DDR von Stralsund bis Görlitz, von Rostock bis Erfurt usw. gehörten.

Daran fühlte man sich auch beim Einsatz der zur einst so grossen "Ludmilla"-Familie gehörenden SEL-Maschine 234 278 vor den IGSO-Sonderzügen am 15. und 16.12.2018 erinnert. Langläufe von Kiel bis Wernigerode und zurück sowie von Neumünster bis Wernigerode und zurück in alter 132-Langlauf-Praxis der

ex-Reichsbahn und in für die "Rest-Ludmilla's" heute nur noch seltener Art, waren für 234 278 vor den o.a. Sonderzügen vorgesehen. Die widrigen Umstände, von denen diese Züge betroffen wurden, liessen es nur zu einem einzigen dieser Langläufe in vollständiger Form kommen. Am 16.12.2018 fuhr 234 278 wie vorgesehen vor dem IGSO-Sonderzug in beeindruckender Langlauf-Leistung von Neumünster bis Wernigerode. Die Sonderzug-Rücktour schaffte die genannte "Super-Ludmilla" leider unvorhergesehen nur von Wernigerode bis Mölln und am Tag zuvor verhinderten andere Umstände ihre Durchgangsfahrt von Kiel bis Wernigerode und zurück. Sie blieb nur auf die Strecke Kiel - Magdeburg und zurück beschränkt, was aber auch noch einen für "Ludmilla's" in heutiger Zeit beachtlichen Langlauf darstellte.

Der Einsatz einer "Ludmilla" der ehemaligen Deutschen Reichsbahn vor Reisezugwagen aus Rollmaterial einstiger Deutscher Bundesbahn, wie ihn die IGSO-Sonderzüge am 15. und 16.12.2018 boten, hatte ebenfalls durchaus historischen Hintergrund; denn im geteilten Deutschland rollten viele von dessen "Interzonenzügen" mit Ludmilla's und DB-Wagen durch die DDR. Und das durchaus auch in 132-Langläufen wie z.B. Helmstedt - Görlitz. Auch die Transit-Schnellzüge nach/von West-Berlin fuhren damals mit 132ern und DB-Schnellzugwagen durch die DDR und auch gerade diese Züge brachten den "Ludmilla's" beachtliche Langläufe von Berlin bis Hof und umgekehrt, von Berlin bis Probstzella und umgekehrt sowie von Berlin bis Gerstungen und umgekehrt. Ab 1990 weiteten sich diese Langläufe noch bis zum Reichsbahn-Ende auf Verbindungen wie Halle - Kassel aus und von Berlin aus kamen "Ludmilla's" nun bis Hamburg und Kiel. Die dann ab 1991 zu 234-Maschinen umgebauten 132-Exemplare zogen bis 1998 sogar Eurocity-Züge auf der Strecke der Vogelfluglinie von Hamburg bis Puttgarden und umgekehrt. An all das erinnerte der Einsatz von SEL-Maschine 234 278 am 15. und 16.12.2018 vor dem beschriebenen IGSO-Sonderzügen doch lebhaft und gelungen.

Ansonsten war die Fahrt dieser Züge leider vom Pech begleitet. Neben betrieblichen Widrigkeiten durch Stellwerks- und Lokausfall trugen hierzu auch organisatorische und planerische Mängel und Nachlässigkeiten des Fahrtveranstalters IGSO bei. Der hatte die Fahrten seiner Advents-Sonderzüge am 15. und 16.12.2018 als jeweils "exklusiv" angekündigt. Von diesem Prädikat waren beide Fahrten aber keinesfalls begleitet. Mit der gebotenen Mischung aus Samba-Zug, Tages-Touristik-Express und ein wenig Bahn-Nostalgie mag die IGSO andernorts erfolgreich sein, für ein Publikum im Gebiet der ehemaligen BD Hamburg galt das aber nicht so umfangreich. Und das in streckenweise kalten Zügen mit durchweg ungemütlichem, gar nicht ansprechendem Gastronomie-Mittelpunkt unter hämmernder Disco-Musik.

Moderat gestaltete sich immerhin der Preis für die Teilnahme an den o.a. "Exklusiv"-Fahrten, die keinesfalls solche waren. So bot sich der einzige Advents-Sonderzug der 2018 ab Lübeck zu einem Weihnachtsmarkt-Besuch von dort fuhr, als überwiegende Enttäuschung dar. Derartige Züge, die ein Lübecker

Veranstalter im bisherigen Verlauf des aktuellen Jahrzehnts vor 2018 nur noch allein anbot, waren in ihrer Fahrt in jüngster Vergangenheit auch schon von allerlei Schwächen begleitet, bewegten sich aber trotzdem deutlich über dem Niveau, das die IGSO nun mit ihrem Advents-Zug von Lübeck am 16.12.2018 bot.

Schade drum !!!

Der Vollständigkeit halber muss noch erwähnt werden, das zum Reigen der IGSO-Adventsfahrten des Jahres 2018 außer den beschriebenen und zu diesen Fahrten gehörenden Sonderzügen von Kiel und Neumünster am 15. und 16.12.2018 noch ein dritter derartiger Zug gehörte. Der verkehrte aber schon am 09.12.2018 und bewegte sich auch nicht vom Gebiet der ehemaligen Bundesbahndirektion (BD) Hamburg aus. Er berührte dieses Gebiet nicht mal. Der Sonderzug, der das Trio der IGSO-Adventszüge gewissermassen anführte, fuhr am 09.12.2018 (So) von Münster/Westf. aus mit etlichen Unterwegs-Einsteigehalten über Rheine, Meppen, Leer, Oldenburg/O., Bremen, Hannover, Hildesheim, Goslar und Vienenburg nach Wernigerode (!) und zurück. Insgesamt fuhren in diesem IGSO-Sonderzug nach Veranstalter-Angaben 550 Passagiere mit, die schwerpunktmässig wie vorgesehen die Adventsmärkte in Goslar oder Wernigerode besuchen konnten.

Der IGSO-Sonderzug am 09.12.2018 von Münster nach Wernigerode und zurück bestand aus 10 Wagen der Firma Euro-Express, zu denen auch ein "Samba-Wagen" gehörte. Gezogen wurde dieser Sonderzug auf einer Gesamtstrecke hin und zurück von der heute zur Magdeburger Firma "Power Rail" gehörenden ehem. DB-Diesellok 218 472, womit auch dieser IGSO-Zug einen interessanten Lokeinsatz mit bemerkenswertem und beeindruckendem Maschinen-Langlauf bot. Die genannte Lok präsentiert sich überdies heute wieder in früherer beige-blauer Farbgebung.

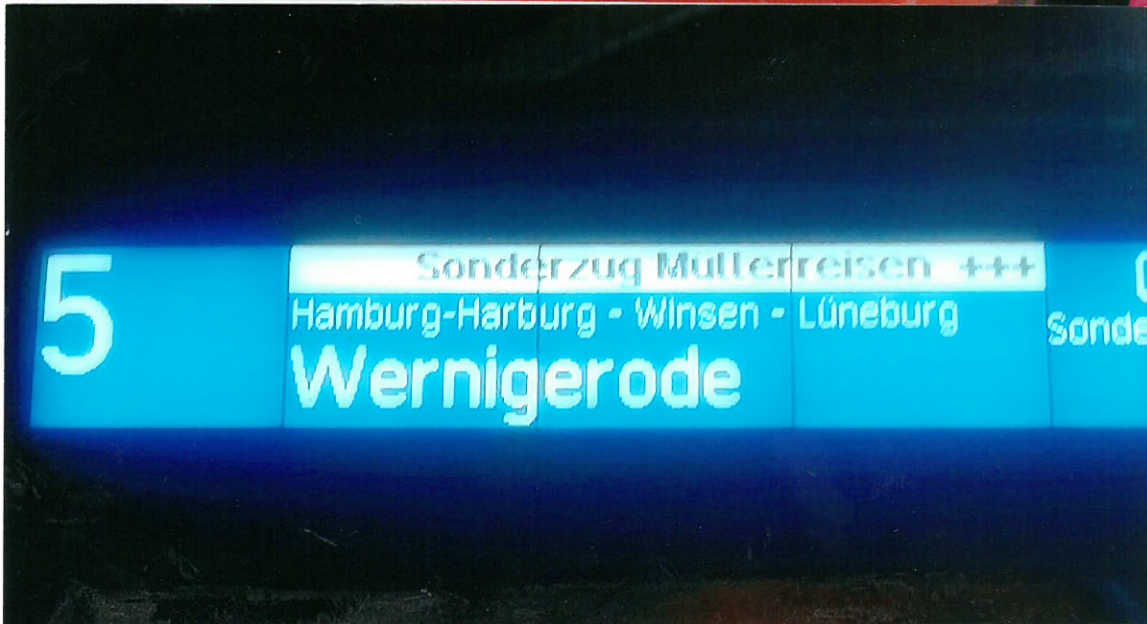
Trotzdem sich der IGSO-Zug auf überwiegend zweigleisigen Strecken bewegte und Wernigerode auch auf der "Optimal-Trasse" von Hildesheim, Goslar und Vienenburg aus erreichte, schloss er seine Rückfahrt mit 60 Minuten Verspätung ab.

Zur Atmosphäre im IGSO-Sonderzug am 09.12.2018 bemerkte der Fahrtveranstalter selbst: *"Im Barwagen erlebten wir die seit unserer ersten Fahrt geilste RückwegspartyEver.....!!!!!!!"*

Hier gelang wohl also die wie schon erwähnt eigentlich äusserst seltene Fahrtablauf-Mischung von "Samba- und Tanzzug", Tages-Touristik-Express und Bahn-Nostalgie. Eine Woche später war dies bei im Gebiet der ehem. BD Hamburg beginnenden Advents-Sonderzug-Fahrten der ISGO nicht der Fall.

Michael Hecht

Die Interessengemeinschaft Schienenverkehr Ostfriesland e. V. (IGSO) führte am 15. und 16.12.2018 (SA + SO) von Neumünster aus jeweils Advents-Sonderzugfahrten durch, die Wernigerode im Harz zum Ziel haben sollten. Zur Beförderung der für diese Fahrten eingesetzten Züge kam die Diesellok 234 278 der Firma Schließ Eisenb.-Logistik GmbH (SEL) zum Einsatz, die momentan die einzige (wieder) betriebsfähige Dieselmotorschiffmaschine der in den 1990er Jahren durch Urbau einstiger Reichsbahn-'Ludmilla's' entstandenen Lokbaureihe 234. Der IGSO-Sonderzug, den die o. a. SEL-'Super-Ludmilla' am 15.12.2018 von Neumünster aus zog, wurde in seinem Einstiegsbahnhof Pinneberg auf dessen Bahnsteig-Anzeiger als 'Sonderzug Müllerreisen' angekündigt, was natürlich nicht richtig war. Ganz falsch aber auch nicht; denn in einigen Bereichen versuchte die IGSO bei ihren Fahrten am 15. + 16.12.2018 die Nachahmung der Touren von den bekannten 'Tanzzügen' des Touristik-Unternehmens 'Müller', die ja auch oft Schlesw.-Holst. erreichen. Das in Pinneberg für den o.a. IGSO-Advents-Sonderzug angezeigte Zugziel erwies sich auch nicht als korrekt, was aber zeitpunktlich die IGSO-Sonderzug-Abfahrt in Pinneberg noch niemand ahnen konnte: Wegen Stellwerks-Ausfalles und dadurch entstehender Verspätung konnte der o. a. IGSO-Sonderzug von Neumünster am 15.12.2018 nur bis Magdeburg fahren und erreichte sein vorgesehene Zugziel Wernigerode nicht !!! An seinem tatsächlichen Ziel, im Hbf von Magdeburg, ist dieser Zug auf dem unteren Bild zu sehen. Fotos: Oben = Michael Hecht, Mitte + Unten = Wolfgang Just.



Am 16.12.2018 (SO) führte die Interessengemeinschaft Schienenverkehr Ostfriesland e. V. (IGSO) eine zweite Sonderzugfahrt von Neumünster durch, die erneut Wernigerode zum Ziel haben sollte und für die wiederum d. SEL-Diesellok 234 278 eingesetzt wurde. Diese Fahrt wurde von Neumünster aus bis Lüneburg nicht wie die ähnl. und schon erwähnte IGSO-Tour am Vortag über Hamburg durchgeführt, sondern über Kiel, Eutin, Lübeck und Büchen, weshalb der zweite IGSO-Advents-Zug von Neumünster, der wie schon erwähnt, am 16.12.2018 fuhr, auf den neben stehenden Bildern oben bei seiner Einfahrt in den Hbf von Lübeck und darunter bei seinem kurzen Aufenthalt in diesem Hbf zu sehen ist. 234-Maschinen kamen in den 1990er Jahren planmäßig sogar mit EC-Zügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck-Puttgarden zum Einsatz. Heute ist d. Auftauchen einer 'Super-Ludmilla' in Lübeck eine absolute Rarität !!!!
 Fotos: Oben = Andrea Hammer.
 Mitte + Unten = Michael Hecht.



Im Bhf. Lauenbg./
Elbe hatte der
IGSO-Advents-
Sonderzug von
Neumünster am
16.12.2018 einen
Halt, bei dem er
die Kreuzung mit
dem von Lüneburg
nach Lübeck fah-
renden Planzug
RE 21 806 abwar-
ten mußte, der
aus dem TBSH-
Dieseltriebzug
648 462/962 be-
stand. Gleich
danach brummte
SEL-Diesellok
234 278 mit
ihrem aus
Euro-Express-
Wagen bestehen-
den Sonderzug aus
dem o. a. Bhf.
heraus auf die
benachbarte Elbe-
brücke, auf der er
nach Nieder-
sachsen hinein
rollte. Hier
setzte er in
Lüneburg, anders
als sein Vorgän-
ger am Vortag
die Fahrt sofort
und ohne längere
Zwangspause fort
und ist auf dem
unteren Bild zu
sehen, als er
aus dem Lüne-
burger Bhf.
heraus in
Richtg. Uelzen
weiterfährt.

Fotos:
Michael Hecht.





Am 16.12.2018 beendete der IGS0-SdZg. von Neumünster anders als sein Vorgänger am Vortag seine Fahrt nicht im Hbf von Magdeburg, sondern rollte von hier wie vorgesehen weiter an sein Ziel Wernigerode. Die neben stehenden Bilder zeigen diesen Sonderzug am 16.12.2018 vor Beginn dieser Fahrtfortsetzg. im Magdeburger Hbf.

Fotos:
Michael Hecht.



Auf seiner weiteren Fahrt von Magdeburg nach Wernigerode mußte der IGSO-Sonderzug Neumünster-Wernigerode im Bahnhof von Halberstadt seine Fahrtrichtung wechseln, wozu seine Zuglok 234 278 hier einen Lokumlauf tätigte. Dabei ist diese Maschine vom 'Ludmilla'-Typ auf dem oberen der neben stehenden Bilder zu sehen, als sie an den spärlichen Resten des einstigen Bahnbetriebswerkes in Halberstadt vorbei fuhr, dessen Gelände sich im rechten Bildteil erstreckte und von dem nur noch der auch auf dem genannten Bild erkennbare Wasserturm übrig geblieben ist. Dieser Turm wurde in den Jahren 1957/58 errichtet. Sein aus Stahlbeton gegossener Wasserbehälter besaß ein Fassungsvermögen von 175 Kubikmetern. Das Bw Halberstadt, einst eine sehr große DR-Dienststelle, wurde am 27.6.2003 geschlossen. Der Abbruch seiner Anlagen erfolgte vom Herbst 2015 bis zum Frühjahr 2016. Danach blieb hier nur noch d. 28 m hohe, o. a. Wasserturm übrig, der heute einer Privatperson gehört. Im Anschluß an die Vorbeifahrt von SEL-Diesellok 234 278 an diesem Turm, brummte diese Lok an dem vom Nov. 2008 bis zum Aug. 2010 vollständig und sehr schön restaurierten Empfangsgebäude vom Halberstädter Personenbhf. vorbei.

Fotos:
Michael Hecht.



An Halberstadt's große Eisenbahngeschichte erinnert heute auch noch ein zweiter und älterer Wasserturm, der in der Nordwestecke des dortigen Bahnhofes seinen Platz hat. Die sich vor ihm erstreckende Brücke 'Wehrstedter Str.' entstand in den Jahren 1993 und 1994 und ersetzte damals einen Altbau aus d. Jahre 1883. Auch unter ihr hindurch und am o. a. Wasserturm vorbei brummte die SEL-Lok 234 278, als sie am 16.12.2018 im Bhf. Halberstadt während der Beförderung des IGSO-Sonderzuges Neumünster-Wernigerode einen Lokumlauf tätigte. Dieser Bhf. wurde in den Jahren 2006 + 2007 völlig umgebaut u. modernisiert. Er verlor dabei die meisten seiner Gleise und erhielt auch automatisierte Signale, so daß das auf dem mittleren der neben stehenden Bilder links erkennbare Reiter-Stellwerk 'Hw' heute funktionslos ist. Das untere Bild zeigt die Beendigung des Umlaufes von SEL-Lok 234 278 beim IGSO-Sonderzug Neumünster-Wernigerode im Bhf. Halberstadt. Bis zum Ende vom Jahr 1997 waren Lokomotiven des 'Ludmilla'-Typs hier eine Selbstverständlichkeit. Heute sind sie auch an dieser Stelle sehr selten geworden. Im plann. Personenverk. fahren hier nur noch Dieseltriebzüge, vor (wenigen) Güterzügen DB-Lokomotiven der Baur. 261 u. private Dieselmotoren.

Fotos:
Michael Hecht.





Schließlich erreichte der IGSO-Sonderzug von Neumünster am späten Mittag vom 16.12.2018 sein Ziel Wernigerode, wo dieser Sonderzug in dessen Normalspur-Bhf. auf den neben stehenden Bildern nach dortiger Ankunft zu sehen ist.

Fotos:
Oben + Unten =
Andrea Hammer.
Mitte =
Michael Hecht.



Der Blick vom Bhf. auf's Schloss zeigte in Wernigerode am 16.12.2018 ein wenig weisse Schneepacht, die sich aber auf Bahnhofs-ebene erstmal kaum bemerkbar machte. Der IGS0-Sonderzug und seine an dieser Stelle inzwischen selten gewordene Lok vom 'Ludmilla'-Typ wurden gleich nach Ankunft dieses Sonderzuges v. Neumünster fleißig fotografiert.

Fotos:
Oben +
Unten =
Andrea
Hammer.
Mitte =
Michael
Hecht.



Ludmilla-Diesellokomotiven sind im Bhf. der Harzstadt Wernigerode inzwischen zur Rarität geworden. Dampflokomotiven sind hier dagegen noch an jedem Tag im planmäßigen Betrieb ! Dieses in Form von nicht wenigen Maschinen der Harzer Schmalspur-Bahnen GmbH (HSB), deren Meterspur-Gleisanlagen sich in Wernigerode gleich neben den Regelspur-Gleisen der DB Netz AG befinden. Auf den DB-Gleisen in Wernigerode rollen im planmäßigen Personenverkehr aktuell ausschließlich. Dieseltriebzüge der Firma Abellio, von denen einer auf dem mittleren neben stehenden Bilder zu sehen ist. Um Platz für den Regelzugverkehr im Normalspur-Bhf. von Wernigerode zu schaffen, wurden die Fahrzeuge des IGSO-Sonderzuges von Neumünster am 16.12.2018 auf das nach Bhf.-Umbau in den Jahren 2006 und 2007 einzig verbliebene Neben- und Abstellgleis dieses Bahnhofes rangiert, wo sie auf dem unteren Bild zu sehen sind.

Fotos:
 Oben +
 Unten =
 Andrea Hammer.
 Mitte =
 Michael Hecht.



Für die Rückfahrt des IGS0-Sonderzuges, der am 16.12.2018 Wernigerode besuchte, mußte dessen Zuglok; die SEL-Maschine 234 278 im Bhf. Wernigerode ebenfalls einen Lokumlauf tätigen, den die neben stehenden Bilder zeigen. Die genannte und abgebildete Diesellok fuhr dabei auch nochmal an der meterspurigen Dampf-Kollegin 99 7232 der Harzer Schmalspur-Bahnen GmbH (HSB) vorbei und ebenso an der Kulisse der sich um Wernigerode herum erstreckenden Harzberge. Die oben abgebildete HSB-Dampflok, eine 1E1-Maschine, wurde 1954 bei den LKM-Werken in der DDR gebaut. Die HSB setzen mehrere Lokomotiven dieses Typs vor ihren Zügen ein. Sie wurden alle für die Deutsche Reichsbahn gebaut und von ihr eingesetzt. Deren Meterspur-Strecken im Harz gingen 1993 auf die HSB über, in deren Bestand auch alle hier damals eingesetzten Fahrzeuge übernommen wurden.

Fotos: Oben = Michael Hecht.
Mitte + Unten = Andrea Hammer.



Auch die neben stehenden Bilder zeigen nochmal den Lokumlauf von SEL-Diesellok 234 278 im Bhf. Wernigerode am Mittag des 16.12.2018. Auch hier waren Maschinen des 'Ludmilla'-Typs einst alltägl. und planmäßig besuchten ihn noch in den 1990er Jahren Lokomotiven dieses Typs auch noch mit dem Interregio 'Harz' auf dessen Fahrt nach Leipzig und Berlin, die (im 'Ludmilla'-Schlepp auch durch Wernigerode führte. Alles vorbei. Heute freut man sich hier, wenn eine Lok dieses Typs nochmal mit einem Sonderzug nach Wernigerode kommt. Wie am 16.12.2018 mit dem IGSO-Sonderzug Neumünster-Wernigerode und zurück. Das Kfz. auf dem mittleren Bild in dessen linkem Teil ist ein Dienstfahrzeug der Harzer Schmalspur-Bahnen (HSB).

Fotos: Oben + Mitte = Michael Hecht. Unten = Andrea Hammer.



Schließlich hatte
die SEL-Lok
234 278 am
16.12.2018
in Wernigerode
das andere Ende
des von ihr
hierher beför-
derten IGS0-
Sonderzuges er-
reicht. Dieser
Sonderzug bestand
aus den folgenden
Wagen der Firma
Euro-Express:

Wgnkh.056.2 - Nr.
56 80 89 - 40 107 - 5
(Gesellschafts- und Bar-
wagen/'Tanzwagen')

Bvczmz.248.3 - Nr.
61 80 50 - 71 207 - 3

Bm - Nr.
56 80 22 - 80 010 - 2

Am - Nr.
56 80 11 - 80 014 - 7

Am - Nr.
56 80 11 - 80 015 - 4

Am - Nr.
56 80 11 - 80 020 - 4

Bm - Nr.
56 80 22 - 80 035 - 9

Bei allen o. a.
Wagen handelt
es sich um
ehem. DB-
Fahrzeuge.
Sie sind
auch heute
noch mit
einer
Höchst-
geschwindig-
keit von
160 km/h
einsetzbar.

Fotos:
Michael Hecht.



Anders als inzwischen im benachbarten Regelspur-Bahnhof sind im Schmalsp.-Bahnhof v. Wernigerode Dampflokomotiven eine tägliche und häufige Selbstverständlichkeit. Aber auch interessante Dieseltriebfahrzeuge sind hier zu erleben und (wenn auch wegen der vielen Dampfzüge nur gering wahrgenommen) durchaus beachtenswert !!! Was auch am 16.12.2018 während des Besuches vom IGSO-Sonderzug aus Neumünster so war, als nebenan im Schmalspur-Bahnhof der Dieseltriebwg. 187 011 der Harzer Schmalspur-Bahnen als Nahverkehrszug nach Eisfelder Tal-mühle bereit stand. Dieser Triebwagen wurde 1955 bei der Waggonfabrik Talbot in Aachen gebaut u. war bis 1969 bei der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellsch. im Einsatz. Von dort kam er dann zur Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG), die ihn 1976 an die Langeooger Inselbahn verkaufte. Als T 4 war der beschriebene VT dann bis 1995 auf der Nordseeinsel Langeoog im Einsatz. Von hier kam er 1995 zu den Harzer Schmalspur-Bahnen, die ihn unter der Betr.-Nr. 187 011 noch heute einsetzen. Im HSB-Bw in Wernigerode präsentierte sich am 16.12.2018 auch die HSB-Diesellok 199 874. Die wurde 1976 als Normalspur-Masch. 110 874 für die DR gebaut und von ihr 1990 in die Meterspurlok 199 874 f. den Einsatz auf den Schmalspurstrecken im Harz umgebaut. 1993 ging diese auch als 'Harz-Kamel' bezeichnete Lok auf die HSB über, die sie heute immer noch einsetzt, wie es auch das mittlere Bild v. 16.12.2018 zeigt.



Auf dem lügt im Hintergrund Normalspur-Diesel-Kollegin 234 278 hervor, die nebenan auf den Normalspurgleisen ihren Lokumlauf tätigte, der sie auch nochmal an der HSB-Dampflok 99 7232 vorbei führte.

Fotos: Oben = Andrea Hammer. Mitte und unten = Michael Hecht.

Aber auch weiteren Abellio-Triebwagen des Regelbetriebes begegnete SEL-Lok 234 278 noch während ihres Aufenthaltes in Wernigerode, wie es auch das neben stehende Bild zeigt, auf dem Abellio-Triebwagen 1648 828 auf seiner Fahrt von Halle/Saale nach Goslar in Wernigerode an der o. a. Lok und ihrem IGS0-Sonderzug am Nachmittag des 16.12.2018 vorbei brummte. Das sich über den Gleisen und dem Bahnhof von Wernigerode erhebende Schloss dieser schönen Harzstadt wurde in der Folge bald von Dunkelheit umgeben. Bei der fuhr auch der IGS0-Sonderzug in Wernigerode ab. Das aber nicht bis zu seinem vorgesehenen Ziel Neumünster. Bereits in Mölln (zwischen Büchen und Lübeck) mußte auch dieser IGS0-Sonderzug seine Fahrt vorzeitig abbrechen !! Bei ihm war das auf d. Rücktour wegen eines Schadens an der Zuglok 234 278 der Fall. Als besetzter Sonderzug kam dieser IGS0-Zug dadurch nicht nach Lübeck zurück und das Bild unten zeigt ihn deshalb im Hbf der Trave-Hansestadt nochmal am Beginn seiner Fahrt nach Wernigerode, die immerhin für einen 234-Langlauf von Neumünster nach Wernigerode sorgte. Auf der Rücktour endete der in Mölln und damit auch dort d.IGS0-Sonderzug v. Wernigerode. Seine Fahrgäste gelangten von Mölln zieml. un schön in 'Sardinienbüchsen'-Fahrt nach Lübeck per Planzug-RE zurück.



Bei ihm war das auf d. Rücktour wegen eines Schadens an der Zuglok 234 278 der Fall. Als besetzter Sonderzug kam dieser IGS0-Zug dadurch nicht nach Lübeck zurück und das Bild unten zeigt ihn deshalb im Hbf der Trave-Hansestadt nochmal am Beginn seiner Fahrt nach Wernigerode, die immerhin für einen 234-Langlauf von Neumünster nach Wernigerode sorgte. Auf der Rücktour endete der in Mölln und damit auch dort d.IGS0-Sonderzug v. Wernigerode. Seine Fahrgäste gelangten von Mölln zieml. un schön in 'Sardinienbüchsen'-Fahrt nach Lübeck per Planzug-RE zurück.



Fotos: Oben +
Unten =
Michael Hecht.
Mitte =
Andrea Hammer.

Weihnachtssonderzug

Neumünster - Kiel – Plön - Eutin – Lübeck – Ratzburg –
Büchen - Lüneburg – Wernigerode

Wagen 4

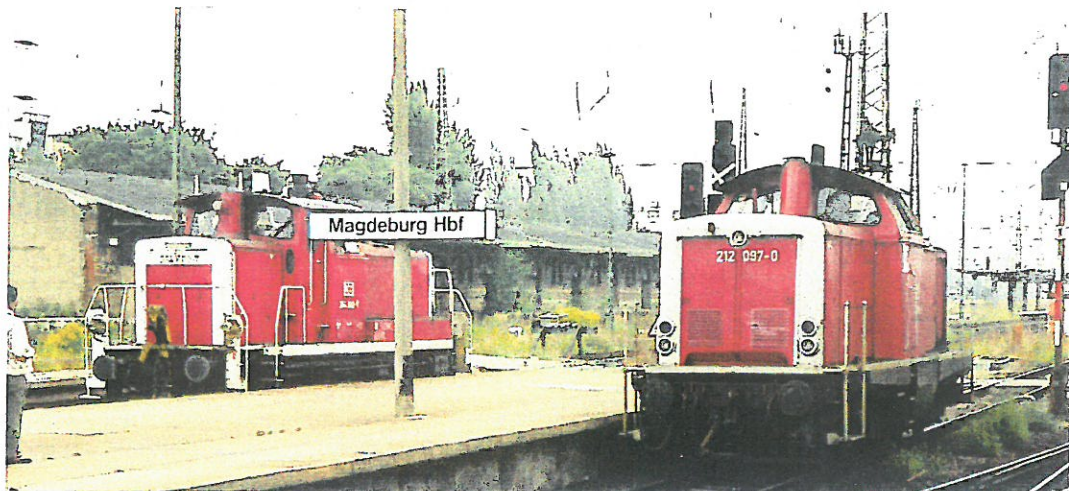


Zu den positiven Begleiterscheinungen der IGSO-Sonderzüge von Neumünster am 15. und 16. Dezember 2018 gehörten die Hinweisschilder, die nach außen hin auf die Laufwege dieser Züge aufmerksam machten. Beim IGSO-Sonderzug am 16.12.2018 wurde nur seine Hinfahrt-Route dargestellt - was aber auch nicht falsch war; denn tatsächlich fuhr dieser Zug auf seiner Rückreise nur von Wernigerode bis Mölln. Lokscha den verhinderte die Weiterfahrt und bildete eine der unschönen und unangenehmen Begleiterscheinungen der o. a. IGSO-Sonderzüge. Für diesen Lokscha den konnte der Veranstalter aber ebenso wenig wie für den Stellwerk-Ausfall am Vortag, der den IGSO-Sonderzug von Neumünster am 15.12.2018 nur bis Magdeburg rollen ließ. Andere 'Unebenheiten' organisatorischer Art im Tourablauf und dessen Vorbereitungen für die Fahrt der beschriebenen IGSO-Züge am 15. und 16.12.2018 lagen dagegen schon und unbedingt im Bereich vom Tourenveranstalter IGSO und ließen die Fahrten seiner Sonderzüge am 15. und 16. Dezember 2018 von Neumünster **alles andere als schön** werden und verlaufen und schon **gar nicht 'EXKLUSIV'**, so wie von d. IGSO in ihrer umfangreichen Werbung für diese Züge stets angekündigt.!

Foto: Michael Hecht.

**LOK-BEGEGNUNGEN IN
MAGDEBURG HBF BEI DORTIGEN
NOSTALGIE-SONDERZUG-
BESUCHEN AUS LÜBECK**

Die ehem., zum Aufnahmezeitpunkt zum Lokvermietg.-Bestand d. Alstom-Werkes Stendal gehörende DB-Diesellok 212 097 brachte am 14.9.2002 den Sonderzug 'VLV-JUBILÄUMS-EXPR.' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) von Lübeck nach Magdeburg und begegnete hier im Hbf der DB-Diesellok 364 600, was ein Treffen ehem. Bundesbahn-Dieselmotoren an für sie doch ungewöhnlicher Stelle bedeutete und auf dem oberen der neben stehenden Bilder zu sehen ist. Der o.a., wagenmäßig aus dem hist. VLV-Doppeldecker bestehende Sonderzug wurde von Magdeburg aus von der hist. ex-DR-Dampflok 41 1231 über Halberstadt (!) nach Blankenburg im Harz weiter befördert. Auf dem mittleren Bild ist am 18.10.2003 die Diesellok V 100 001 der Lübecker Hafen-Ges.mBH (LHG) mit dem ebenfalls aus dem histor. VLV-Doppelstockwg. (ex LBE, heute DB Museum) bestehenden VLV-Sonderzug 'VLV-SELKETA-EXPR.' ebenfalls von Lübeck her in Magdeburg Hbf eingetroffen, wo sie der DB-E11ok 114 017 begegnete. Den genannten u. abgebildeten VLV-Sdzzg. übernahm in Magdeburg Hbf zur Weiterfahrt nach Gernrode (über Halberst. u. Quedlinburg !) die hist. Dampflok 44 1486 des Eisenbahnmuseums Staßfurt, an der nach Sdzzg.-Übernahme im o.a.Hbf die DB-Diesellok 218 355 vorbei brummte. Lokomotiven der Baur. 114 u. 218 sind heute in Magdeburg Hbf nicht mehr zu sehen.



Fotos: Michael Hecht.



LOK-BEGEGNUNGEN IN MAGDEBURG HBF BEI DORTIGEN NOSTALGIEZUG-BESUCHEN AUS LÜBECK

Auf dem oberen der obigen Bilder ist die DB-Museums-Diesellok V 200 007 mit dem aus historischen DB-Mittelleinstiegs-Wagen bestehenden Sonderzug Lübeck-Nagdeburg des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) am 1.9.1990 im Magdeburger Hbf eingetroffen und fährt nun alleine ins nicht weit entfernte Bw, wobei sie noch im Hbf der Reichsbahn-Diesellok 132 031 begegnet. Das Bild darunter zeigt Diesellok 234 278 der Firma SchünBel Eisenbahn-Logistik GmbH ('SEL') während ihres Aufenthaltes mit dem Sonderzug Neumünster-Lübeck-Wernigerode in Magdeburg Hbf am 16.12.2018. Gegenüber von ihr steht Ellok 146 026 der DB Regio AG (stationiert im DB-Regio-Werk Magedburg-Buckau) mit einem RE-Zug nach Halle/Saale. Dieselmotoren des Ludmilla-Typs, die 1990 noch eine Selbstverständlichkeit im o. a. Hbf waren und hier viele Regelzüge beförderten, bilden hier heute eine Rarität wie sie 1990 an gleicher Stelle die V-200-Maschine war - und auch heute noch nach wie vor ist. Wie nun auch die 'Ludmilla's' einstiger 132/232- sowie 234-Baur.

Fotos: Michael Hecht.



ERINNERUNGEN AN DEN 234-PLANEINSATZ IN UND UM LÜBECK

.... vermittelt das obige Bild, das die Lok 234 244 im Mai 2001 mit dem Interregio-Zug 'Elbflorenz' (Lübeck-Dresden) vor dessen Abfahrt in Lübeck Hbf zeigt. Die genannte und abgebildete Maschine wird diesen IR-Zug (kurz vor dem Ende dieser Zuggattung in Lübeck !) von Lübeck nach Bad Kleinen bringen. Sie gehört zu den 'Super-Ludmilla's', die bei ihrem Umbau in 234-Maschinen in der ersten Hälfte der 1990er Jahre ihre alte Reichsbahn-Farbgebung behielten. Die 234-Lokomotiven kamen vom Sept. 1993 bis zum Sept. 1997 auch vor EC-Zügen der Strecke Hamburg-Lübeck-Puttgarden zum Einsatz und besuchten dadurch täglich und regelmäßig Lübeck. Ab dem Sommerfahrplan 1996 erreichten sie die Trave-Hansestadt auch auf dem Weg der Bahnlinie Bad Kleinen-Lübeck und ab dem Sept. 1996 zogen sie ebenfalls einige der damals durchgehend von Rostock über Lübeck nach Kiel und zurück verkehrenden RE-Zügen. Legendar und interessant war vom 24.9.1995 bis zum 28.9.1996 auch die Beförderung des Interregio-Zuges IR 2335 ('NEPTUN') durch eine 234-Maschine, die ihn im Langlauf von Puttgarden über Lübeck, Bad Kleinen, Bützow, Güstrow, Waren/Müritz und Neustrelitz bis Berlin-Lichtenberg brachte. 2001 wurde der 234-Einsatz in und um Lübeck beendet. 2003 endete für die 'Super-Ludmillas' die letzten Planzugleistungen in Ostdeutschland. Bis 2007 fuhren sie noch vor einzelnen EC-Zügen auf der Verbindung München-Lindau - also in Süddeutschland. Zu diesem Zeitpunkt waren aber mehrere 234-Maschinen nach nur relativ kurzer Einsatzdauer bereits ausgemustert. Weitere folgten, als es für diese 'Super-Ludmilla's' gar keine Planeinsätze mehr gab und das endgültige 234-Ende war bei der DB 2015 erreicht. Da waren von einst 64 'Super-Ludmilla's' bei der DB nur noch zwei betriebsfähig. Die 234-Maschinen gehörten nach der DB-Privatisierung zunächst zur DB Regio AG, später dann zur DB Fernverkehrs AG. Neun von ihnen wurden bereits 2001 in 232-Lokomotiven zurück gebaut und von der DB-Güterverkehrssparte in deren Lokpark übernommen. Heute gibt es betriebsfähig von allen einstigen 234 nur noch die Lok 234 278, die von der Firma Schünß Logistik GmbH (SEL) eingesetzt wird und von ihr aktuell auch an die Eisenbahn-Gesellschaft Potsdam mbH (EGP) für deren Zugbeförderungen vermietet ist.

Zum obigen Bild ist noch zu bemerken, daß auf ihm neben der Maschine 234 244 auf dem Abstellgleis 1a vom Lübecker Hbf eine 335-Kleinlok der DB in Abstellruhe zu sehen ist. Es handelte sich um die Hbf-Rangierlok in Lübeck, die in der Numerierung aller in der Trave-Hansestadt tätigen DB-Rangierlokomotiven (Rbf/Hgbf, Hafenbahn, Hbf) die Schlussnummer '8' besaß und für die seit dem Beginn der 1970er Jahre eine Kleinlok vom Typ 'Köf III' zum Einsatz kam. Zum Aufnahmezeitpunkt im Mai 2001 war der Einsatz der 'Achten' in Lübeck Hbf durch 628-Triebzugeinsätze bereits stark reduziert. Er endete dann wenige Jahre später völlig. Wendezüge mit festen Fahrzeugstämmen und Triebzüge hatten die 'Achte' im Lübecker Hbf und dortigen Veschub mit einer Rangierlok völlig überflüssig gemacht. Auch Fern-Reisezüge, wie oben abgebildet, gibt es auf der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen heute längst nicht mehr. Sie endeten hier mit der Aufgabe der letzten IR-Züge in und um Lübeck im Mai 2001.

Foto: Michael Hecht.



Das obere der obigen Bilder zeigt 'Super-Ludmilla' 234 664 im Sept. 1999 mit einem der damals von Kiel über Lübeck nach Rostock fahrenden RE-Züge während dessen Aufenthalt im Bhf. von Grevesmühlen. Auf dem Bild darunter ist Schwesterlok 234 341 am 16.12.1999 im Hbf von Lübeck zu sehen. An diesem Tag wurden IC- und IR-Züge, die sonst von Rostock nach Hamburg über Schwerin und Büchen sowie umgekehrt fahren, von Bad Kleinen aus bis Hamburg und umgekehrt über Lübeck umgeleitet. 234 341 hatte einen dieser Züge, den IR 2136 ('SEEWIND', Stralsund-Hamburg) nach Lübeck gebracht und fuhr nun solo aus dem dortigen Hbf ins nahe Bw, nachdem IR 2136 (incl. abgebügelter E110k 112 119), die bereits ab Rostock mit diesem Zug fuhr) von 218 337 + 218 429 zur Weiterfahrt nach Hamburg übernommen worden war. Elektrischen Fahrbetrieb auf der Strecke Lübeck-Hamburg gab es ja noch nicht. Im linken Teil des unteren Bildes ist IC 708 ('RÜGEN', Koblenz-Binz) mit der abgebügelten E110k 101 052 zu sehen. 218 180 + 218 260 hatten diesen Umleiter-IC von Hamburg nach Lübeck gebracht, wo er im Hbf zur Weiterfahrt Ri. Bad Kleinen von 234 440 übernommen wurde. Alle IR- und IC-Umleitungszüge auf der Strecke Lübeck - Bad Kleinen wurden damals von 234-Maschinen befördert. Elektrolokomotiven konnten sich seinerzeit noch nicht mit eigener Kraft in Lübeck bewegen ! Beide oben abgebildeten 'Super-Ludmilla's' verfügten über den alten DR-Anstrich.
Fotos: Michael Hecht.