

EISENBAHNFREUNDE-MAIFEIERTAG VOR 45 JAHREN - 1. Mai 1974

Seit den 1960er Jahren führte der in Hamburg ansässige Verein 'Freunde der Eisenbahn e. V.' (FdE) am 1. Mai eines jeden Jahres eine interessante Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde durch. Meistens fand diese 1.-Mai-Exkursion vom FdE als 'Fahrt ins Blaue' mit Zielraten statt. Am 1. Mai 1969 z. B. unter Einsatz von interessantem Rollmaterial in die Lüneburger Heide, worüber an anderer Stelle dieser Ausgabe vom 'LBE-Express' berichtet wird.

Das der FdE-Verein, den ersten Maitag, der ja traditionell ein Feiertag war und ist, für eine Aus- und Sonderfahrt nutzte, war zum letzten Mal am 1. Mai des Jahres 1974 der Fall - vor aktuell (2019) also genau 45 Jahren ! Der 1. Mai 1974 war ein Mittwoch (wie auch der 1. Mai 2019) und der FdE-Verein nutzte seine damalige letzte 1.-Mai-Exkursion als Abschiedstour für den durchgehenden Direkt-Schienenweg vor Rendsburg über Erfde nach Husum. Der sollte mit Ablauf des 23. Mai 1974 seinen planmäßigen Personenverkehr verlieren und auf seinem Mittelstück sogar den Gesamtverkehr. Grund genug für den FdE-Verein, auf diesem Weg nochmal von der Mitte in den Nordwesten von Schleswig-Holstein zu rollen - und das sogar mit eigenem Sonderzug, der auch die sonst nur im Güterverkehr benutzte Hafenbahn in Rendsburg benutzte.

Der hierfür am 1. Mai 1974 eingesetzte FdE-Sonderzug fuhr ab Rendsburg, wohin seine Passagiere von Hamburg aus per Gruppenfahrt im planmäßigen Schnellzug D 331 (Hamburg-Frederikshavn, NORDPFEIL) gelangten. Den D 331 beförderte bis Flensburg am 1. Mai 1974 die seinerzeit im Bw Flensburg beheimatete DB-Diesellok 218 177.

Der FdE-Sonderzug, in den die Teilnehmer der o. a. 1.-Mai-Fahrt in Rendsburg vom D 331 aus umstiegen, bestand aus dem DB-Batterietriebwagen 515 109 und dem dazu gehörigen Steuerwagen 815 628, die zum genannten Fahrtzeitpunkt beide im Bw Husum stationiert waren. Der o. a. Sonderzug begann seine Fahrt im DB-Personenbahnhof Rendsburg am 1. Mai 1974 um 10.20 Uhr und befuhr von hier aus zunächst das Gleis der Rendsburger Hafenbahn, das auch unter der berühmten Eisenbahn-Hochbrücke hindurch führte, auf der heute noch der Hauptstrecken-Schienenweg von Hamburg nach Flensburg den Nord-Ostsee-Kanal überquert.

Die Rendsburger Hafenbahn stellte 1974 den letzten Rest der einstigen Rendsburger Kreisbahn dar, die aus einer 46 km langen Meterspurstrecke bestand, die ab 1901 zunächst von Rendsburg bis Hohenweststedt und ab 1916 dann bis Schenefeld im südwestl. Teil des Kreises Rendsburg führte. In Rendsburg schloss diese Strecke auch den dortigen Kreishafen an das Schienennetz an - dieses durch ein Vierschienengleis, das sowohl von meterspurigen als auch regelspurigen Eisenbahnfahrzeugen benutzt werden konnte. Während der Rest der Rendsburger Kreisbahn dem Personen- und Güterverkehr gemeinsam diente, war das Hafengebaisgleis in Rendsburg stets nur dem Güterverkehr vorbehalten. Teilweise führte es parallel zur Schleifenstrecke, mit der die Hauptbahnstrecke Flensburg-Hamburg in Rendsburg auf die dortige Eisenbahn-Hochbrücke hinauf geführt wurde und wird bzw. von dieser hinunter. Das Hafengebaisgleis führte auch wie schon erwähnt unter dieser Brücke hindurch.

Zwischen 1954 und 1957 wurde die Strecke der Rendsburger Kreisbahn nach und nach stillgelegt und anschließend abgebaut. In Rendsburg blieb aber das Hafengebaisgleis erhalten und wurde ab 1958 als Betrieb des Kreises Rendsburg und fortan als ausschl. Regelspurgleis mit einer auf Normalspur umgebauten Diesellok der bisherigen Kreisbahn (die es ab 1960 organisatorisch nicht mehr gab) weiter betrieben.

Dieses interessante Hafengebaisgleis befuhr der beschriebene, aus DB-Akku-Fahrzeugen bestehende FdE-Sonderzug am 1. Mai 1974. Womit hier seltenerweise auch mal ein Zug des Personenverkehrs rollte. Heute, 2019, ist dieses Gleis nicht mehr befahrbar. Teile von ihm sind aber als Schienenfragmente noch vorhanden. Die Diesellok, die aus einstigem Kreisbahn-Rollmaterial in den Rendsburger Kreishafen-Betrieb übernommen wurde, ist heute noch beim Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) in dessen Eisenbahnmuseum in Bruchhausen-Vilsen vorhanden. Diese 108 PS starke, 1941 bei den Krupp-Werken gebaute Zweiachs-Diesellok, wurde 1957 von Meter- auf Normalspur umgebaut und anschließend auf der Rendsburger Hafenbahn eingesetzt. 1978 übernahm der DEV diese Lok und baute sie erneut von Normal- auf Meterspur um. Sie ist beim DEV betriebsfähig. Nach 1978 setzte d. Kreishafenbetrieb Rendsburg keine eigenen Lokomotiven mehr ein.

In der Fahrzeugsammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. (DEV) in Bruchhausen-Vilsen sind auch noch ein Dieseltriebwagen und ein Personenwagen aus dem einstigen Rollmaterial der Rendsburger Kreisbahn vorhanden und erhalten. Der Personenwagen ist beim DEV wie die ehem. Rendsburger Hafenbahnlok betriebsfähig.

Zurück zur FdE-Sonderfahrt am 1. Mai 1974: Nachdem ihr Sonderzug damals das Hefenbahngleis in Rendsburg befahren hatte, rollte der weiter von dieser am Nord-Ostsee-Kanal gelegenen Stadt nach Husum. Dieses auf der zum Fahrzeitpkt. noch durchgehend befahrbaren Direktstrecke über Hohn und Erfde, was aber damals nur noch drei Wochen lang möglich war, weil Ende Mai 1974 das Mittelstück dieser Strecke für den Gesamtverkehr stillgelegt wurde !!!

Von Rendsburg nach Husum konnte man auf der Schiene bereits ab 1869 gelangen. Nachdem damals die vorherige Bahnlinie von Flensburg nach Tönning in ihrem Nordbereich aufgegeben wurde, entstand von Husum aus eine 26 km lange Eisenbahnstrecke, die nördlich von Schleswig an die Bahnverbindung Hamburg-Flensburg anschloss und dadurch auch einen Schienenweg von Rendsburg nach Husum herstellte, der aber den Jübek berührenden Umweg besaß.

Am Beginn des 20. Jahrhunderts entstand in Ergänzung dazu noch eine direkte Eisenbahnstrecke von Rendsburg über Hohn und Erfde nach Husum. Diese Bahnverbindung war 12 km kürzer als der schon vorher bestehende Schienenweg von Rendsburg über Jübek nach Husum, der aber auch Eröffnung der neuen Direktstrecke bestehen blieb.

Diese Direktstrecke, die in ihrem Nordteil vor allem durch die Niederungen des Treene-Flusses führte, wurde als eingleisige Nebenbahnstrecke am 1. Sept. 1910 eröffnet. Sie diente dem Personen- und Güterverkehr, erfüllte aber vor allem lokale Zwecke. Bald wurde sie aber auch Personenzügen benutzt, die durchgehend von Husum über Rendsburg nach Kiel und umgekehrt fahren.

Nach dem 2. Weltkrieg, als die von Rendsburg nach Husum verlaufenden Schienenwege Teil des Bundesbahn-Streckennetzes in deren Bundesbahndirektion Hamburg wurden, führt man auch durchgehende Eilzüge von Lübeck und Kiel nach Husum und umgekehrt ein. Sie benutzten aber zwischen Rendsburg und Husum den Weg über Jübek, während Personenzüge hier überwiegend über Erfde auf der Direktstrecke geführt wurden. Auf der wurden ab dem Ende der 1950er Jahre im Personenverkehr vor allem die nun im Bw Husum stationierten Batterietriebwagen mit ihren Steuerwagen (Baur. ETA u. ESA 150, ab 1968 = 515 und 815) eingesetzt. Für die Fahrt über die 50 km lange Bahnlinie Rendsburg-Erfde-Husum benötigten die Triebwagen 1959 siebenzig Minuten. Große Teile dieser Strecke verliefen auf moorigem Gebiet und ließen keine hohen Geschwindigkeiten zu.

Am Beginn der 1970er Jahre war der Zustand der o. a. Bahnlinie so schlecht geworden, daß sich die Bundesbahndirektion Hamburg zu einer Teil-Stillegung entschloss. Am 23.5.1974 verlor die Strecke Rendsburg-Erfde-Husum ihren gesamten Personenverkehr. Von Rendsburg nach Husum rollten die Züge künftig wie schon vor 1912 nur noch über Jübek, zumal die Direktstrecke über Erfde ab 23. Mai 1974 auch nicht mehr durchgehend befahrbar war. Auf ihrem knapp 13 km langen Streckenabschnitt Hohn-Erfde wurde zum gleichen Zeitpunkt der Gesamtbetrieb eingestellt. Für den Güterverkehr verblieben danach zunächst nur noch die Abschnitte Rendsburg-Hohn und Husum-Erfde als Stichstrecken. Das Mittelstück Hohn-Erfde fehlte und das Gleis verschwand hier. Später entstand auf seiner einstigen Trasse ein noch heute vorhandener Radweg.

Aber auch auf den noch nach 1974 verbliebenen Streckteilen der früheren Durchgangsbahnlinie Rendsburg über Erfde nach Husum wurden nach diesem Zeitpunkt Stilllegungsmaßnahmen fortgesetzt: Am 28.5.1988 erfolgte die Stilllegung des Güterverkehrs auch von Föckbek bis Hohn. Auch hier verschwand anschließend das Gleis. Auf dem nördl. Restabschnitt der o. a. Strecke endete der Güterverkehr zwischen Erfde und Schwabstedt am 27.5.1989 und am 22.5.1993 zwischen Schwabstedt und Milstedt. Allerdings blieb das Gleis von Husum bis Schwabstedt (13 km) noch als Bahnhofsgleis des Bahn-

Allerdings blieb das Gleis von Husum bis Schwabstedt (13 km) noch als Bahnhofsgleis des Bahnhofes Husum erhalten. Auf diesem Gleis erhielt noch hin und wieder ein Holzwerk in Schwabstedt Güterwagen, die aber nun von einer Diesellok der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) befördert wurden. 2003 war aber auch das vorbei und bis auf ein kurzes Rest-Gleisstück auf Husumer Stadtgebiet, das zu Zeiten der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) von der noch zeitweilig als Abstellgleis benutzt wurde, verschwanden die Schienen und Schwellen zwischen Husum und Schwabstedt, so wie dieses auch vorher südlich von Schwabstedt bis Erfde geschehen war.

Zwischen Hohn und Fockbek war der Güterverkehr und Gesamtbetrieb auf dem südlichen Überbleibsel der einstigen Durchgangs-Bahnlinie Rendsburg-Erfde-Husum am 28.5.1988 eingestellt worden. Am 1.7.1999 geschah das gleiche auch auf dem Abschnitt Rendsburg-Fockbek. Hier blieb von der genannten Strecke noch ein 2,5 km langes Gleis auf dem Gebiet der Stadt Rendsburg erhalten und betriebsfähig, über das noch ein Industriegebiet im Norden dieser Stadt erreicht werden kann. Dieses Gleis wird aber aktuell nicht mehr benutzt.

Immerhin rollten hier an versch. Augusttagen der Jahre 2012 bis 2014 öffentl. Personen-Sonderzüge, die damals anl. der Veranstaltung 'Rendsburger Herbst' eingesetzt wurden. Schon seit mehreren Jahren gibt es Pläne, auf dem noch auf Rendsburger Stadtgebiet verlaufenden Restgleis der einstigen Bahnlinie nach Erfde und Husum planmäßige Regionalbahn-Züge im Personenverkehr rollen zu lassen, um auf diese Weise die Stadtteile Rendsburg-Seemühlen u. Rendsburg-Mastbrook sowie ein Gymnasium in Rendsburg-Kronwerk an den SPNV anzuschliessen und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot spürbar zu verbessern. Das noch zwischen dem Rendsburger Bahnhof und Rendsburg-Seemühlen vorhandene Gleis müßte aber für einen derartigen, in stündl. Zugfolge angestrebten Regionalbahnverkehr mit Triebwagen entsprechend hergerichtet werden und es müßte hier die Einrichtg. von Haltepunkten entlang der neuen Regionalbahn-Strecke erfolgen.

Weitergehende Planungen für diese Strecke berücksichtigen sogar ihre Fortsetzung über das Rendsburger Stadtgebiet hinaus bis ins benachbarte Fockbek. Hier ist das Gleis der einstigen Durchgangs-Bahnlinie Rendsburg-Erfde-Husum aber nicht mehr vorhanden und es müßte im genannten Bereich eine völlige Gleis-Neuverlegung erfolgen. Dieses auf etwa drei Kilometer Streckenlänge. Alleine für eine Schaffung einer modernen Regionalbahn auf dem noch vorhandenen Gleis der o. a. Bahnlinie bis/ab Rendsburg-Seemühlen würde nach ersten Schätzungen und Berechnung Kosten von mind. 4 Mio. Euro erfordern. Ob es zu dieser Regionalbahn auf den südlichsten Spuren der einstigen Bahnlinie Rendsburg-Erfde-Husum kommt, ist z. Zt. noch völlig offen. Eine bereits sicher gewähnte Reaktivierung des Schienen-Personenverkehrs als Regionalbahn zwischen Kiel u. Schönberger Strand ist trotz schon begonnener Einzelarbeiten wegen plötzlich erhöhtem Finanzbedarf dieses Projektes erstmal wieder gestoppt worden. Mit einer Verwirklichung einer ähnlichen Regionalbahn nach Rendsburg-Seemühlen od. Fockbek wurde noch nicht mal ansatzweise realistisch begonnen

Und sollte es tatsächlich zu einer Teilreaktivierung der Bahnlinie Rendsburg-Erfde-Husum kommen dann wird dieses nur einen sehr kleinen Bereich betreffen. Durchgehend werden hier nie wieder Züge rollen. Die fahren von Rendsburg nach Husum und umgekehrt seit aktuell 45 Jahren ausschl. auf dem Weg über Jübek. Hier verkehren heute 648-Dieseltriebzüge des zur DB Regio AG gehörenden SPNV-Betriebes 'Regional-Bahn Schleswig-Holstein' (RBSH) im Taktverkehr. Güterverkehr von Rendsburg nach Husum und umgek. findet auch auf der Verbindung über Jübek nicht mehr statt.

Vor genau 45 Jahren, im Mai 1974, gab es noch letzte Gelegenheit durchgehend auf der Schiene vom Rendsburg über Erfde nach Husum zu rollen. Dieses auch mit dem beschriebenen FdE-Sonderzug, der hier am 1. Mai 1974 diese damals nicht mehr lange bestehende Gesamtstrecke noch in voller Streckenlänge befuhr.

Im Anschluß an die Fahrt des beschriebenen FdE-Sonderzuges von Rendsburg über Erfde nach Husum bestand für seine Passagiere noch die Möglichkeit, von Husum aus in planmäßigen Zügen nach Bad St.-Peter Ording und zurück zu fahren. Für die an dieser Zusatztour teilnehmenden FdE-Fahrgäste war in den benutzten Planzügen der Steuerwagen 815 629 in der Batterietriebwagen-Einheit dieser Züge reserviert.

Die letzte 1.-Mai-Exkursion vom FdE-Verein und seinem Reisedienst ging am 1. Mai 1974 mit der Gruppen-Rückfahrt im Planzug E 3177 (Westerland/Sylt-Hamburg-Altona) von Husum über Heide und Itzehoe nach Hamburg-Altona zu Ende. Dieser Zug wurde am 1. Mai 1974 von der damals im Bw Hamburg-Altona beheimateten DB-Diesellok 218 204 befördert.

Der Chronist und Teilnehmer der beschriebenen letzten 1.-Mai-Exkursion vom FdE-Verein benutzte zur An- und Abreise von Lübeck nach Hamburg und zurück am 1. Mai 1974 die folgenden Züge:

E 2011 (Lübeck-Travemünde Strand - Hamburg Hbf), befördert von 220 049

E 2036 (Hamburg Hbf - Lübeck Hbf), befördert von 220 029

Zehn Jahre nach der 1.-Mai-Exkursion vom FdE-Verein befuhr der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) am 7. April 1984 die damals noch für den Güterverk. vorhandenen und als einen d. noch existenten seinerzeitigen Reste der Strecke Rendsburg-Erfde-Husum betriebene Stichbahn Rendsburg-Hohn mit einem Sonderzug, der wie der FdE-Sonderzug an gleicher Stelle zehn Jahre vorher aus 515- und 815-Fahrzeugen des Bw Husum bestand. Genau waren es d. (in dieser Reihenfolge ab Rendsburg rollenden) Fahrzeuge 515 611, 815 670, 815 669 und 515 609. Dieser VLV-Sonderzug gehörte am 7.4.1984 auch zu einer Tour, die der VLV zur Verabschiedung des Betriebs mit Akku-Triebwagen in Schleswig-Holstein durchführte. Dieser Betrieb endete hier bzw. in der gesamten Bundesbahndirektion Hamburg im Mai 1984 und der VLV ließ bei seiner o. a. Abschiedstour auch den Besuch des damaligen südl. Restteiles der einstigen Strecke Rendsburg-Erfde-Husum mit 515/815-Fahrzeugen nicht unberücksichtigt. Schließlich kamen derartige Fahrzeuge auf dieser Strecke bis 1974 umfangreich zum Einsatz.

Der Betrieb der Batterietriebwagen und ihrer Steuerwagen endete bei der DB am 28.9.1996. Zuletzt fand er nur noch auf einer Strecke im Ruhrgebiet statt. Von den jew. über 200 gebauten Batteriewagen der DB und ihren Steuerwagen blieben museal und nicht betriebsfähig drei Motorwagen u. ein Steuerwagen erhalten. Zwei 515-Triebwagen wurden in den 1990er Jahren in Dieseltriebwagen umgebaut und danach von privaten Bahnbetrieben eingesetzt.

Das alles lag im Verlauf der beschriebenen und schönen FdE-Exkursion am 1. Mai 1974 noch in zeitlich weiter Ferne.

Aktuell wird der Neubau von Eisenbahn-Triebwagen mit Batterieantrieb wieder umfangreich diskutiert und erörtert. Gerade auch für den Regionalbahnbetrieb auf schleswig-holsteinischen Eisenbahnstrecken, wo es durchaus möglich werden könnte, das derartige Triebwagen auf diese Strecken wieder zurückkehren.

Michael Hecht.



Das obere der beiden oben stehenden Bilder zeigt den Sonderzug der 1.-Mairfahrt, die der Verein 'Freunde der Eisenbahn e. V.' (HdE, Hamburg) am 1. Mai 1974 durchführte, im Bereich der Rendsburger Hafenbahn. Darunter ist dieser anschließend von Rendsburg über Hohn und Erfte nach Husum rollende und aus einer DB-Akku-Triebzuges der Baur. 515/815 (Triebwagen 515 109 + 815 628) bestehende Sonderzug im Bhf. Erfde zu sehen. An beiden Aufnahmestellen ist der Zugverkehr heute längst Vergangenheit. Fotos: Michael Hecht.



Das obere der beiden obigen Bilder zeigt den Sonderzug der FdE-Mai-Fahrt am 1. Mai 1974 ebenfalls im Bereich der Rendsburger Hafenbahn. Und zwar hier unweit vom einstigen Rendsburger Kreisbahnhof, der bis 1957 den Ausgangspunkt für ein umfangreiches in Rendsburg beginnendes Schmalspurbahn-Streckennetz bildete, von dem nach 1957 aber in Normalspurform nur noch die Rendsburger Hafenbahn übrig blieb. Das untere Bild zeigt fast die gleiche Stelle, an der der o. a. FdE-Sonderzug aufgenommen wurde, so wie sie heute aussieht. Das Hafengebaisgleis wird seit vielen Jahren nicht mehr benutzt. Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Int.

Zehn Jahre nachdem d. Verein 'Freunde der Eisenbahn e. V.' (F&E, Hamburg) die Bahnlinie Rendsburg-Erfde-Husum am 1. Mai 1974 mit einem aus einer DB-Akku-Triebzugeinh. bestehenden Sonderzg. befahren hatte, bereiste am 7.4.1984 auch der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) die zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen südöstlichen Reste dieser Strecke. In diesem Bereich führte sie im April 1984 noch von Rendsburg bis Hohn, wohin noch Güterzugverkehr stattfand. Hier fuhr der VLV am 7.4.1984 mit einem aus den DB-Fahrzg. 515 611 / 815 670 + 815 669 / 515 609 bestehenden Sonderzug, der auf dem oberen der neben stehenden Bilder vor seiner Abfahrt im Bhf. von Rendsburg zu sehen ist und auf den Fotos darunter im Bhf. Hohn, wo heute (35 Jahre, nachdem die neben stehenden Bilder entstanden) auch keine Gleise mehr liegen. Die meisten der damals noch im Bw Husum beheimateten 515- und 815-Fahrzeuge präsentierten sich zum Aufnahmezeitpunkt in der beige-blauen DB-Farbgebung jener Zeit.

Fotos:
Michael Hecht.



Auf einer Fahrt zum Rendsburger Kreishafen fuhr der beschriebene und abgebildete FdE-Sonderzug am 1.5.1974 auf dem dorthin führenden Gleis auch unter der bekannten Eisenbahn-Hochbrücke hindurch, was auch deutlich das neben stehende Bild zeigt. Das Bild darunter zeigt die Gleise im Rendsburger Kreishafen im heutigen aktuellen Zustand (2019), 45 Jahre nach der o. a. Aufnahme. Es sind nur noch nicht benutzte Gleisreste vorhanden.



Fotos:
 Oben +
 Unten =
 Michael Hecht.
 Mitte = Int.

Das unterste Bild zeigt die Rendsburger Eisenb.-Hochbrücke von der südl. Seite des Nord-Ostsee-Kanal vor aktuell 50 Jahren, im Sommer 1969, als sie gerade von dem von einer Diesellok der Baur. 220 (Bw Hamburg-Altona) Schnellzug D 338 (Aalborg-Köln) benutzt wird. Die V-200-Lok zog diesen Schnellzug von Flensburg bis Hamburg.





Mit dem aus den Fahrzeugen 515 611 + 815 670 sowie 815 669 + 515 609 bestehenden Sonderzug, mit dem der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) am 7.4.1984 die Bahnlinie Rendsburg-Hohn bereiste, nahm er auch Abschied vom Betrieb der Akku-Triebwagen in Schleswig-Holst. und in der Bundesbahndirektion Hamburg, der wenige Wochen nach dieser Fahrt, Ende Mai 1984 endete. Nachdem der o. a. VLV-Sonderzug von Rendsburg nach Hohn und zur. gefahren war, rollte er von Rendsburg aus über den zum Fahrzeitpunkt und auch heute noch einzig zwischen Rendsburg und Husum vorhandenen Schienenweg, der (wie auch schon vor 1912) über Schleswig und Jübek führt. Auf der Fahrt von Rendsburg nach Husum ist beschriebene und abgebildete VLV-Sonderzug am 7.4.1984 im Bhf. von Schleswig zu sehen. Fotos: Michael Hecht.

Rendsburg - Husum * 1510												Kiel - Rendsburg * 1672											
Westerland (Sylt) } 120 ob Husum.....						E 2135						E 2139						E 2139					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
0 Husum 124. 125						11.05						12.24						13.05					
3 Mildstedt						12.28						13.13						13.44					
7 Rantrum						11.19						12.33						13.19					
13 Schwabstedt						11.35						12.40						13.35					
18 Norderstapel						11.53						12.47						13.58					
26 Erde						12.10						12.56						14.10					
32 Christiansholm						12.28						13.06						14.18					
38 Hohn						12.44						13.21						14.34					
42 Garlbek						12.52						13.26						14.42					
45 Fockbek						13.31						14.31						15.00					
49 Büdelsdorf						13.05						13.35						14.55					
50 Rendsburg 131						13.05						13.35						14.55					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
50 Rendsburg 131						9.02						9.11						9.13					
63 Schülldorf						9.28						9.28						9.28					
66 Ostenfeld (Kr Rendsburg)						11.52						12.42						13.32					
70 Kronsburg						12.02						12.52						13.42					
76 Brandsbek						12.09						12.53						13.44					
77 Achterwehr						12.17						13.07						13.57					
78 Flemhude						12.57						13.02						13.02					
82 Melsdorf						12.25						13.15						14.05					
83 Kiel-Mettenhof						13.04						13.04						13.04					
85 Russee						11.28						13.18						14.08					
87 Kiel-Hassee						12.33						13.23						14.13					
90 Kiel Hbf						12.38						13.28						14.18					
Kiel Hbf						12.38						13.28						14.18					
Lübeck Hbf						12.38						13.28						14.18					
Lübeck Hbf						12.38						13.28						14.18					
Westerland (Sylt) } 145 ob Husum.....						E 2137						E 2137						E 2137					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
0 Kiel Hbf						17.22						17.22						17.22					
3 Mildstedt						17.26						17.26						17.26					
7 Rantrum						17.38						17.38						17.38					
13 Schwabstedt						17.45						17.45						17.45					
18 Norderstapel						17.54						17.54						17.54					
26 Erde						18.10						18.10						18.10					
32 Christiansholm						18.10						18.10						18.10					
38 Hohn						18.24						18.24						18.24					
42 Garlbek						18.29						18.29						18.29					
45 Fockbek						18.34						18.34						18.34					
49 Büdelsdorf						18.40						18.40						18.40					
50 Rendsburg 131						18.42						18.42						18.42					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
40 Rendsburg 131						20.28						20.45						22.54					
41 Büdelsdorf						20.31						21.12						21.15					
45 Fockbek						21.01						21.11						21.20					
48 Garlbek						21.08						21.15						21.20					
52 Hohn						21.22						21.22						21.22					
58 Christiansholm						21.22						21.22						21.22					
64 Erde						21.30						21.30						21.30					
72 Norderstapel						21.30						21.30						21.30					
77 Schwabstedt						21.33						21.33						21.33					
83 Rantrum						21.33						21.33						21.33					
87 Mildstedt						21.33						21.33						21.33					
90 Husum 124. 125						21.05						21.43						23.44					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
40 Rendsburg 131						7.01						7.12						9.09					
41 Büdelsdorf						7.04						7.04						7.04					
45 Fockbek						7.09						7.25						10.30					
48 Garlbek						7.14						7.28						10.33					
52 Hohn						7.19						7.35						10.40					
58 Christiansholm						7.30						7.49						10.54					
64 Erde						7.40						7.57						11.02					
72 Norderstapel						7.40						7.57						11.02					
77 Schwabstedt						7.56						8.26						11.05					
83 Rantrum						7.00						8.03						11.05					
87 Mildstedt						7.07						8.08						11.05					
90 Husum 124. 125						7.15						8.57						11.05					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
Husum.....						E 2134						E 2134						E 2134					
Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr						Zug Nr					
9.36						11.31						12.09						11.56					
9.40						11.35						12.09						11.56					
9.45						11.39						12.09						11.56					
11.41						11.41						11.41						11.41					
9.48						11.44						12.08						11.56					
11.48						11.48						11.48						11.48					
9.57						11.50						12.17						11.50					
10.10						11.59						12.30						11.59					
10.20						12.03						12.40						12.03					
12.07						12.07						12.07						12.07					
10.43						12.21						12.43						12.21					
11.02						12.44						13.19						11.02					
11.15						13.30						15.40						11.15					
11.18						13.33						15.43						11.18					
11.25						13.40						15.50						11.25					
11.39						13.54						16.00						11.39					
11.47						14.02						16.10						11.47					
11.59						14.14						16.20						11.59					
12.16						14.31						16.26						12.16					
12.33						14.53						16.34						12.33					
12.39						14.59						16.39						12.39					
12.47						15.07						16.44						12.47					
13.57						15.44						16.52						13.57					
14.59						16.53						17.52						14.59					
16.53						17.52						18.33						16.53					
18.33						18.33						18.33						18.33					
18.57						18.57						18.57						18.57					
19.33						19.33						19.33						19.33					
18.57						19.20						20.55						18.57					
20.02						20.58						22.03						20.02					

LETZTER DB-KURSBUCH-FAHRPLAN FÜR DIE STRECKE HUSUM-ERDE-RENSBURG
1974

a = X außer Sa
b = täglich außer Sa
c = Sa und +
d = Mo, auch 12. VI, nicht 11. VI.
e = Fr und +
f = täglich außer MI
g = vom 23. VI. bis 3. IX.
h = Nächte von Sonn- und Ferialtagen auf den folgenden Werktag
i = vom 30. VI. bis 2. IX. täglich, sonst Sa und +
j = vom 23. VI. bis 31. VIII.
k = X außer Sa an Schultagen
l = X nach +
m = vom 30. VI. bis 2. IX. täglich, sonst Sa und +
n = vom 23. VI. bis 31. VIII.
o vom 30. VI. bis 2. IX. täglich, sonst Sa und +
p nach Bad. St. Peter-Ording
q vom 30. VI. bis 1. IX. X, sonst Sa
r hat nur X
s hat nur X außer Sa
E 2142 nach Flensburg wartet nicht
Kein Anschluss an:
E 2140 nach Flensburg
Bus hält nicht am Bahnhof
weitere Züge siehe 145

124 Husum-Tönning-Bad St Peter-Ording

Table with columns for station names (Hamburg-Altona, Husum, BD Hamburg, Husum 125, 132, 10025, etc.), departure times, and arrival times. Includes a legend for symbols like 'a' for 'außer Sa' and 'd' for 'vom 30. VI. bis 2. IX.'.

124 Bad St Peter-Ording-Tönning-Husum

Table with columns for station names (ED Hamburg, Bad St Peter-Ording, Bad St Peter Süd, etc.), departure times, and arrival times. Includes a legend for symbols like 'a' for 'außer Sa' and 'd' for 'Mo, auch 12. VI., nicht 11. VI.'.

125 Husum-Jübek

Table with columns for station names (Westerland (Sylt), Husum, BD Hamburg, Husum, Schwesing, etc.), departure times, and arrival times. Includes a legend for symbols like 'a' for 'außer Sa' and 'd' for 'Mo, auch 12. VI., nicht 11. VI.'.

125 Jübek-Husum

Table with columns for station names (Rendsburg, Jübek, Flensburg, BD Hamburg, Jübek, etc.), departure times, and arrival times. Includes a legend for symbols like 'a' for 'außer Sa' and 'd' for 'vom 22. VI. bis 2. IX.'.

DB-KURSBUCH-FAHRPLÄNE FÜR DIE STRECKEN HUSUM - BAD ST. PETER-ORDING UND HUSUM-JÜBEK 1 9 7 4