

FRÜHLINGS-FAHRT VOR EINEM JAHR - AM PFINGST-SAMSTAG 2018: HARZ-TAGESREISE ALS ABSCHIED VON EINER ALTEN FREUNDIN

LETZTE FAHRT DER V 200 007 ALS BETRIEBSLOK

Abschiedsfahrten im Schienenverkehr und Eisenbahnbetrieb haben fast immer einen traurigen Anlass und Hintergrund. Bei einer Fahrt dieser Art, die am Samstag, dem 19. Mai 2018, dem Pfingst-Samstag v. 2018 stattfand, war deren Grund besonders traurig: Es handelte sich um die letzte Tour der zum Fahrzeugbestand des DB-Museums gehörenden Diesellok V 200 007 als Betriebsmaschine. Die aktuelle Frist ihrer letzten Hauptuntersuchung endete inkl. aller möglichen Verlängerungs-Zeiträume mit Ablauf des 27.5.2018. Seither darf diese in Lübeck beheimatete Museums-Diesellok nicht mehr mit eigener Kraft bewegt werden. Die Durchführung einer erneuten General-Revision, mit der der Status von V 200 007 als eigenständig betriebsfähige Maschine für erstmal weitere acht Jahre erreicht werden könnte, erscheint vor allem aus finanziellen Gründen eher unwahrscheinlich, so daß sie fortan weiterhin Museumslok bleiben wird; nun aber nur noch als Standobjekt und vielleicht mal selten von anderen Lokomotiven bewegt als Rollobjekt ohne eigene Kraft-Mobilität.

Die endete Ende Mai 2018 nach insgesamt 61-1/2 Jahren! Im Herbst 1956 war die Diesellok V 200 007 von der damaligen Deutschen Bundesbahn (DB) fabrikneu in Betrieb genommen worden. Nach fast 28 Jahren regulärem Betriebseinsatz auf vielen verschiedenen DB-Strecken und von mehreren Beheimatungs-Stützpunkten aus wurde die o.a. Dieselmachine Mitte 1984 betriebsfähige Museumslok und zog fortan Sonderzüge und nahm an Fahrzeugausstellungen und Bahnhofsfesten teil. Dieses als Exponat des DB Museums in Nürnberg, (vormals Verkehrsmuseum Nürnberg), das die V 200 007 aber auch in ihrem neuen Status an ihrem letzten und langjährigen Beheimatungs-Stützpunkt, dem Bw Lübeck, beließ. Hier wurde V 200 007 als Museumslok nun von einer eigens hierfür gegründeten BSW-Gruppe, der erfahrene und V-200-Lokführer und V-200-Handwerker angehörten, gepflegt und technisch betreut.

Für die notwendige Bewegung von V 200 007 als Museumslok sorgte zunächst vor allem der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) durch Bespannung und Beförderung von dessen Sonderzügen mit dieser schönen Lok, die vor VLV-Sonderzügen immerhin sogar nach Dänemark, Schweden, Österreich, Tschechien, Luxemburg und in die Niederlande kam und dabei auch Kopenhagen, Amsterdam und Prag besuchte! In jener Zeit nahm V 200 007 auch an den Feierlichkeiten zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahnen in Deutschland (1985) und in den Niederlanden (1989) teil.

1995 ging der überwiegende Sonderzugeinsatz der DB-Museumslok auf den Verein "Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e.V." (HEL) über.

Heimat- und Betreuungsstandort dieser Lok blieb aber Lübeck, wo sich ihre Pflege jedoch nach Bw-Schliessung im Jahre 2009 immer schwieriger gestaltete. Trotzdem gelang es auch danach noch, durch hohes Engagement ihrer langjährigen personellen Pfleger V 200 007 als betriebsfähige Maschine zu erhalten und einzusetzen. Das ist nun zu Ende: V 200 007 wird Standlok.

Diese Tatsache war Anlass für den HEL-Verein, eine Abschiedsfahrt für V 200 007 als Betriebslok durchzuführen. Diese Fahrt fand, wie schon erwähnt, am Samstag, d. 19. Mai 2018 statt und dadurch noch rechtzeitig vor Ablauf der zuletzt für diese Lok gültigen HU-Frist am 27.5.2018. Für die genannte Fahrt setzte der HEL-Verein einen als "Kaiserpfalz-Express" titulierten Sonderzug ein, der von Lübeck nach Goslar und zurück verkehrte.

Dieser Sonderzug bestand wagenmäßig nur aus zwei Fahrzeugen, nämlich dem zum HEL- Verein gehörenden Gesellschafts- und Gastronomiewagen 40 110 (der auch den Namen "Hanse Treff" trägt) und dem ebenfalls HEL-betreuten histor. ABm-Schnellzugwagen 40 130. Eine wagenmäßige Verstärkung des "Kaiserpfalz-Express" mit weiteren Fahrzeuge war mangels hierfür geeigneter Wagen außerhalb von Lübeck und mangels möglicher Finanzierbarkeit von auswärtigem Fremdwagen-Einsatz nicht durchführbar. Daher blieb der Teilnehmerkreis der V 200 007-Abschiedstour am 19.5.2018 zahlenmäßig sehr beschränkt, was natürlich einen nicht geringen Fahrpreis für die Mitfahrt im "Kaiserpfalz-Express" nach sich zog.

Ursprünglich sollte dieser Sonderzug von Lübeck nach Goslar über Hamburg, Lüneburg, Uelzen, Wittingen, Gifhorn, Braunschweig und Vienenburg geführt werden. Er wäre damit von Hamburg bis Vienenburg genau dem Weg gefolgt, auf dem auch einst die von Hamburg und Holstein zum Harz und umgekehrt verkehrenden Fern-Eilzüge rollten. Zur Gruppe der berühmten "Hecken-Express"-Züge bzw. "Bauernblitze" gehörend, wurden diese Eilzüge von 1973 bis 1983 von damals unter der Baureihen-Bezeichnung 220 fahrenden V-200-Maschinen des Bahnbetriebswerkes Lübeck befördert. Aus betriebstechnischen Gründen musste die o.a. Fahrtroute durch die östliche Lüneburger Heide wieder kurzfristig aufgegeben werden und der "Kaiserpfalz-Express" fuhr ersatzweise ab Uelzen über Celle, Lehrte, Hildesheim, Derneburg und Salzgitter-Ringelheim nach Goslar. Auf derartiger Fahrtroute rollte dieser Sonderzug auch umgekehrt von Goslar nach Lübeck zurück. In Hamburg wurde dabei der Hauptbahnhof auf dem Weg über die südl. Güterumgehungsbahn umfahren und hier zum Einstieg am Morgen und zum Ausstieg am Abend jeweils in Hamburg-Rahlstedt und Hamburg-Harburg gehalten. Einziger Fahrtrichtungswechsel für den "Kaiserpfalz-Express" fand jeweils mit Lokumlauf für V 200 007 auf Hin- und Rückfahrt in Hildesheim statt - dort jeweils im Güterbahnhof.

Die Abfahrt des o.a. Sonderzuges fand im Lübecker Hbf am Morgen des 19. Mai 2018 pünktlich um 07.30 Uhr statt. Das hier noch im Nieselregen bei grauem Wetter. Das besserte sich schnell südlich von Hamburg, wo es zunächst mal

trocken wurde, aber noch bedeckt blieb. Im Zug konnte man nun das im Fahrpreis enthaltene Frühstück mit belegten Brötchen und "Kaffee satt" genießen. V 200 007 brummte inzwischen in hervorragendem Außenzustand und auch sonst völlig problemlos mit ihren beiden Wagen über die Hauptbahnstrecke Hamburg - Hannover, wo die V-200-Maschinen bis zur Elektrifizierung dieser Strecke täglich im harten Plan-Betriebseinsatz anzutreffen waren. Das vor allem vor Reisezügen. Bis zum Frühjahr 1965 war das der Fall. Auf dem zur o.a. Strecke gehörenden Teilstück Lüneburg - Uelzen konnte man V-200-Einsatz nochmal täglich von 1973 bis 1983 durch die schon beschriebene 220-Beförderung der Fern-Eilzüge Hamburg/Holstein - Harz und umgekehrt erleben. Auch auf dem vom "Kaiserpfalz-Express" befahrenen Streckenabschnitt Celle - Burgdorf - Lehrte waren V-200-Maschinen bis 1965 zu Hause, während das sich anschließende Teilstück Lehrte - Hildesheim weniger V-200-Einsatz erlebte. Ganz fremd war er aber auch hier nicht.

Dagegen war die von Hildesheim durch's Harz-Vorland hindurch nach Goslar und von hier weiter nach Bad Harzburg führende Bahnverbindung, die der HEL-Sonderzug Lübeck - Goslar am 19.5.2018 ab Hildesheim benutzte, wiederum einst eine grössere V-200-Domäne. Ab dem Ende der 1950er Jahre wurden hier bis zum Mai 1976 mehrere Reisezüge von V-200-Maschinen (die ab 1968 unter der Baureihen-Bezeichnung 220 fuhren) gezogen. Darunter waren auch Fern-Eilzüge, die von den Niederlanden her über Osnabrück, Löhne, Hannover und Hildesheim nach Goslar und Bad Harzburg und zurück fuhren. Sie brachten unter anderem auch viele niederländische Urlauber in den Harz, der auch ein beliebtes Holland-Ferien-Domizil darstellt. Die V-200- bzw. 220-Maschinen, die auf der Bahnverbindung Hannover - Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg eingesetzt wurden, waren zunächst solche des Bw Hamm/Westf. (!), ab 1968 dann 220-Maschinen des Bw Hannover und 1975/76 noch solche des Bw Braunschweig. Neben den V 200 bzw. 220 dominierten auf der o.a. Verbindung die V-160 und 216-Lokomotiven des Bw Braunschweig, mit denen hier 1967 der Dampflokeinsatz vor Reisezügen und bis 1976 auch vor Güterzügen beendet werden konnte.

Die Zeit der Fern-Eilzüge zwischen Hannover und dem Harz ist längst Geschichte. Die Holland-Urlauber kommen hierher heute im PKW und wer noch mit der Bahn anreist, muß mindestens in Hannover umsteigen. Auch sonst ist hier die Fahrt von Fern-Reisezügen vorbei. Von 1984 bis 1995 verkehrte an Wochenenden sogar ein IC-Zug von Goslar nach Köln und umgekehrt, der vor allem für die Benutzung durch Bundeswehr-Angehörige gedacht war. In den 1990er Jahren rollten ebenfalls Interregio-Züge auf der zweigleisigen Bahnverbindung Hannover - Hildesheim - Goslar, die östlich von Hildesheim weitgehend dem Lauf des im Harz entspringenden Innerste-Flusses folgt. Die IC- und IR-Züge auf dieser Strecke wurden von 218-Dieselmotoren der DB gezogen, die die hier eingesetzten 216-Maschinen ab Ende d. 1970er Jahre ergänzten und bis 2000 schliesslich völlig an dieser Stelle ersetzten.

Der IR-Zugverkehr auf der Verbindung Hannover - Goslar endete 2001 und damit auch der Fern-Reisezugverkehr in und um Goslar überhaupt. Dafür war diese Harzstadt nun auch wieder von Osten her aus/in Richtung Halle, Halberstadt und Wernigerode erreichbar und es gab nun durchgehende RE-Züge von Halle über Goslar und Hildesheim bis Hannover und umgekehrt, die aus DB-Neubau-Dieseltriebzügen der Baureihe 612 bestanden. Zusätzlich pendelten lokbespannte Wendezüge mit 218-Maschinen auf der Verbindung Hannover - Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg und umgekehrt. Die beendeten ihre Fahrt hier im Dezember 2015 genauso wie die 612-Triebzüge. Seither wird die genannte Verbindung ausschliesslich von Dieseltriebzügen des erixx-Unternehmens (einer OHE-Tochterfirma) befahren.

DB-Triebfahrzeuge befahren die Strecke Hildesheim - Goslar durch die o.a. Umstellung also nur noch selten und in Ausnahmefällen, wenngleich diese Strecke nach wie vor zur DB (DB Netz AG) gehört. Und auch lokbespannte Reisezüge bilden hier heute eine Rarität und lassen sich an dieser Stelle nur noch in Form von Sonderzügen blicken. Aber auch die befahren die Bahnlinie Hildesheim - Goslar im Gegensatz zu früheren Zeiten nicht mehr so oft. Vor allem in den 1960er Jahren rollten hier oft Sonderzüge - damals noch von Dampflokomotiven gezogen und oft von Eisenbahnfreunde-Vereinen auf die Tagesreise von Hannover oder Hildesheim zum Harz geschickt. Legendär waren die Sonderzüge des Eisenbahn-Kuriers von Hildesheim ins winterliche Oberharz-Gebiet nach Altenau in den 1970er Jahren, die alle mit Oldtimer-Wagen und Dampftraktion fuhren und unvergessen sind. Wagen dieser Züge haben sich heute in einen stationären Museumsbahn-Zugverkehr zurückgezogen, der mehrmals im Jahr auf der von der Bahnlinie Hildesheim - Goslar in Derneburg abzweigenden Güterbahn nach Bornum abgewickelt wird. Das allerdings unter Diesellokeinsatz.

Der einst so intensive Dampflokbetrieb im Vorharz-Gebiet zwischen Hildesheim und Goslar existiert nicht mehr und auch der HEL-Sonderzug "Kaiserpfalz-Express" bewegte sich am 19.5.2018 durch dieses Gebiet im Diesellok-Schlepp - das allerdings unter V-200-Beförderung, was auch an alte Bahnzeiten in der o.a. Region erinnerte. In der bemühte sich inzwischen immer mehr die Sonne um Oberhand am noch weitgehend wolkenbedecktem Himmel, was ihr auch immer mehr gelang.

Den Bahnhof der Harz- und Kaiserpfalz-Stadt Goslar erreichte der HEL-Sonderzug von Lübeck am Mittag des 19.5.2018 pünktlich um 11.24 Uhr.

Ihren ersten Eisenbahnanschluss erhielt diese heute 52.000 Einwohner grosse Stadt 1865/1866 mit Eröffnung einer von der Bahnlinie Braunschweig - Harzburg in Vienenburg abzweigenden Stichbahn, die in Goslar auch einen Bahnhof entstehen liess, der am 23.3.1866 seinen Betrieb aufnahm. Fast 20 Jahre lang war Goslar nur durch die Strecke nach Vienenburg an das Bahnstreckennetz angeschlossen. 1883 entstand dann auch ein Schienenweg von

Goslar in westlicher Richtung nach Hildesheim und die Kaiserpfalz-Stadt war nun auch mit der Ost-West-Bahnverbindung von Halle nach Kreiensen verknüpft. Goslar's Bahnhof wurde dadurch Durchgangs-Station und die Bahnanlagen entwickelten sich hier zu einem Knotenpunkt, in dem 1893 auch eine erste Lokstation den Betrieb aufnahm. 1905 entstanden dann zwei mechanische Stellwerke, denen später noch ein drittes folgte.

1912 erhielt Goslar auch endlich eine direkte Eisenbahnstrecken-Verbindung mit seiner Nachbarstadt Bad Harzburg, wodurch die Bedeutung der Bahnanlagen in Goslar noch mehr wuchs. Noch im genannten Jahr wurden diese erweitert und umgestaltet, wobei die Lokstation als Bw einen völlig neuen Platz mit neuen Anlagen außerhalb des Bahnhofes erhielt. Dessen Personenverkehrs-Bereich verfügte nun über fünf Bahnsteiggleise und es hielten in Goslar inzwischen auch Schnellzüge. Dabei handelte es sich um derartige Züge, die in Ost-West-Richtung von Berlin und aus Sachsen ins westl. und nördl. Deutschland sowie umgekehrt fuhren.

Im Sommerfahrplan 1939 fuhren die folgenden Fern-Reisezüge über Goslar und hielten hier auch:

- D 29/30 Aachen - Kreiensen - Magdeburg - Berlin und umgekehrt
- D 131/132 Wesermünde/Lehe - Hannover - Halle - Dresden und umgekehrt
- D 171/172 Amsterdam - Hannover - Halle - Leipzig und umgekehrt
- D 179/180 Saarbrücken - Kreiensen - Magdeburg - Berlin und umgekehrt
- E 65/66 Hannover - Halle - Leipzig und umgekehrt

Die o.a. Züge fuhren zwischen Goslar und Halberstadt über Vienenburg, Ilsenburg und Wernigerode. Umgekehrt genauso.

- E 41/42 Goslar - Berlin und umgekehrt
- E 82/81 Hamburg - Hannover - Halberstadt und umgekehrt

Diese Züge fuhren zwischen Goslar und Halberstadt über Bad Harzburg, Eckertal und Heudeber-Danstedt. Umgekehrt genauso.

Die Züge auf der Ost-West-Verbindung, wie sie auch im obigen Verzeichnis beschrieben sind, entfielen durch die Teilung Deutschlands, die ja gerade auch das Herzgebiet besonders betraf. Der Eisenbahnverkehr in und um Goslar blieb dennoch recht lebhaft; denn der ab 1949 zur Bundesrepublik gehörende Bereich der nun geteilten Harzregion entwickelte sich schnell zu einem beliebten Ferienziel und ließ hier auch bald wieder Fern-Reisezüge erscheinen, die aber nun nur noch bis/ab Goslar und Bad Harzburg fuhren, da die östlichen Bahnstrecken-Fortsetzungen von hier in/aus Richtung Halberstadt durch die innerdeutsche Grenze unterbrochen waren.

Der anhaltende Bergbau im Harz sowie die Chemieindustrie im Goslaer Umland sorgten auch weiterhin für regen Güterzugverkehr in diesem Gebiet.

Im Sommerfahrplan 1966 waren im Personenbhf. Goslar die folgenden Fern-Reisezüge zu verzeichnen:

Auf dem Weg über die Strecke Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg

- D 248 Hamburg - Bad Harzburg (nur an Sonntagen)
- E 291 Hoek van Holland - Bad Harzburg
- E 558 Hamburg - Bad Harzburg
- E 588 Norddeich - Bad Harzburg
- E 613 Hannover - Bad Harzburg (mit Kurswagen von Köln)
- E 678 Wilhelmshaven - Bad Harzburg
- E 684 Bremen - Bad Harzburg
- E 690 Bremen - Bad Harzburg

- E 104 Bad Harzburg - Köln
- E 292 Bad Harzburg - Hoek van Holland
- E 557 Bad Harzburg - Hamburg
- E 585 Bad Harzburg - Bremerhaven
- E 587 Goslar - Norddeich
- E 620 Bad Harzburg - Amsterdam
- E 667 Bad Harzburg - Emden
- E 669 Goslar - Bremen
- E 689 Bad Harzburg - Bremen

Die meisten der o.a. Züge erreichten Goslar im Schlepp von Dampflokomotiven, woran vor allem 03er-Maschinen des Bw Braunschweig beteiligt waren, die diese Züge jeweils ab/bis Hannover oder Hildesheim beförderten. Einige der o.a. Züge kamen nach Goslar aber auch unter V-200-Diesellok-Beförderung. Das waren E 292,587,613,667 u. 690, die mit V 200 ebenfalls ab/bis Hannover oder Hildesheim fuhren. Die jew. V 200 vor E 613 fuhr im Zusammenhang mit D 113 (Köln - Görlitz, V-200-Beförderung Hamm - Hannover) sogar im Langlauf Hamm/Westf. - Bad Harzburg!

Die o.a. Züge, die im Sommerfahrplan 1966 auf der Verbindung Hannover - Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg noch von Dampflokomotiven gezogen wurden, erhielten mit Beginn des Sommerfahrplanes 1967 V-160-Diesellokomotiven des Bw Braunschweig, womit der planmäßige Dampflokeinsatz bei Fern-Reisezügen auf dieser Verbindung zu Ende war. Das Bw Braunschweig behielt aber bis 1969 noch einige 03-Dampflokomotiven als Reservemaschinen für Ersatzleistungen bei V-160-Ausfall.

Auf dem Weg über die Verbindung Kreiensen - Braunschweig (entweder auf d. Direktstrecke Goslar - Vienenburg oder über Bad Harzburg mit dortigem Fahrtrichtungswechsel) kamen nach Goslar im Sommerfahrplan 1966 die folgenden Fern-Reisezüge:

- E 529 Aachen - Braunschweig
- E 533 Aachen - Braunschweig
- E 563 Kreiensen - Kiel
- E 565 Goslar - Flensburg
- E 711 Kassel - Helmstedt
- E 781 Altenbeken - Braunschweig

- E 530 Braunschweig - Aachen
- E 534 Braunschweig - Aachen
- E 564 Kiel - Kreiensen
- E 566 Flensburg - Goslar
- E 712 Helmstedt - Kassel
- E 782 Braunschweig - Altenbeken

Auch die meisten dieser Züge wurden im genannten Fahrplan-Abschnitt von Dampflokomotiven gezogen. Auch hier vorzugsweise von 03er-Maschinen des Bw Braunschweig. E 529/530 fuhren aber zum Beginn des Sommerfahrplans 1966 noch mit 03.10-Maschinen des Bw Hagen im Langlauf Hagen - Braunschweig und zurück. E 563/564 wurden damals jeweils durchgehend von Kiel bis Kreiensen und zurück durch eine V-160-Diesellok des Bw Lübeck (!) befördert. Oft handelte es sich dabei um die Lok V 160 010, die wegen ihrer fehlenden Wendezug-Ausstattung schlecht im Eilzugdienst der Strecke Lübeck - Hamburg verwendbar war und mit dem o.a. Lok-Langlauf Kiel - Kreiensen und zurück eine für sie gut geeignete Betätigungsaufgabe besaß.

Auch die vorher dampfgeführten auf der Vorderseite genannten Fern-Reisezüge der Verbindung Kreiensen - Braunschweig erhielten zum Sommerfahrplan 1967 Diesellokomotiven der Baureihe V 160 vom Bw Braunschweig. E 529/530 fuhren nun mit V 160 vom Bw Hagen, vor E 563/564 verblieb die jew. schon vorher hierfür eingesetzte V 160 vom Bw Lübeck.

Zu den erwähnten Fern-Reisezüge kamen viele lokale und regionale Personenzüge von/nach Goslar in alle Richtungen hinzu bzw. aus diesen heraus. Von 1914 bis 1976 war der Personenbahnhof dieser Harzstadt auch Ausgangs- und Zielpunkt für die Personenzüge nach/von Altenau im Oberharz, die ab/bis Langelsheim die hier von der Strecke Goslar - Hildesheim abzweigende Innerstetalbahn als eine der landschaftl. schönsten Bahnlinien in ganz Norddeutschland befuhren. Ihre lokalen Personenzüge wurden aber bereits in den 1950er Jahren auf Schienenbusbetrieb umgestellt, der bald auch für viele andere derartige Züge nach/von Goslar obligat wurde. Zusammen mit anderen Dieseltriebwagen. Und auch im lokbespannten Reisezugdienst machte sich ab der zweiten Hälfte der 1960er Jahre in und um Goslar immer mehr die Dieseltraktion breit und löste hier zunehmend die Dampflokomotiven ab.

Als Folge dieser Entwicklung wurde das Bahnbetriebswerk Goslar, das stets nur Dampflokomotiven beheimatete (zuletzt vor allem 50er-Maschinen), 1972 als eigene Dienststelle aufgegeben und in eine Außenstelle des Bw Lehrte umgewandelt. Hierhin wurden auch alle vorher noch in Goslar beheimateten 50er- Dampflokomotiven abgegeben, die aber weiterhin von der Bw-Außenstelle Goslar aus in und um Goslar eingesetzt wurden. Dieses vor allem vor Güterzügen; aber auch noch vor einigen wenigen Zügen des Personenverkehrs. Im Sommerfahrplan 1972 waren dieses die folgenden Züge:

- E 544 Bad Harzburg - Hannover tägl. von Bad Harzburg bis Goslar (Zug fuhr mit Kurswagen Bad Harzburg - Köln und ab Goslar bis Hannover mit Diesellok).
- E 2164 tgl. von Bad Harzburg bis Goslar (Kw. Bad Harzburg - Flensburg)
- E 2177 tgl. von Goslar bis Bad Harzburg (Kw. Flensburg - Bad Harzburg)
- E 2178 werkt. von Bad Harzburg bis Goslar
- E 2162 werkt. von Braunschweig bis Goslar

Der Dampflokbetrieb in und um Goslar endete im Mai 1976. Zuletzt gab es hier neben Güterzügen noch einen einzigen Zug des Personenverkehrs, der von einer der von der Bw-Außenstelle Goslar eingesetzten 50er-Maschine befördert wurde. Dabei handelte es sich um den von Braunschweig nach Goslar fahrenden N 6178.

Im Bw Goslar waren einst u.a. Dampflokomotiven der Baureihen 38.10, 86 und 50 beheimatet. Zuletzt nur noch 50er-Maschinen.

Die Anlagen des Bw Goslar wurden nach dem o.a. Dampflokende bis 1984 noch zur Abstellung von Bahnbussen genutzt. Danach verfielen sie ungenutzt immer mehr und wurden 2001 schliesslich abgerissen.

1976 fuhren auch zum letzten Mal Züge von Goslar nach Altenau und umgekehrt. Die Innerstetalbahn von Langelsheim nach Altenau wurde damals stillgelegt und anschliessend abgebaut. Der planmässige Zugverkehr auf dieser schönen Eisenbahnstrecke bestand wie schon erwähnt, zuletzt nur noch aus Triebwagen (neben Schienenbussen zuletzt auch Akku-Triebwagen); aber insbesondere in den Wintermonaten rollten bis zuletzt noch lokbespannte Sonderzüge nach Altenau, die sämtlich von Dampflokomotiven hierher gebracht wurden. Glücklicherweise blieb die Stilllegung der "Innerstetalbahn" die einzige Bahnlinien-Einstellung im Gebiet um Goslar nach 1945.

Von 1984 bis 1995 rollte in diesem Gebiet sogar der Bundeswehr-IC "Bussard" bis/ab Goslar von/nach Köln. Die Fern-Eilzüge von Hamburg und Holstein zum Harz und umgekehrt, die in den meisten Fällen auch Goslar berührten, beendeten allerdings im Mai 1988 ihre Fahrt. Dafür kamen in den 1990er Jahren Interregio-Züge hierher, zu denen auch der von Padborg/Dänemark nach Bad Harzburg und umgekehrt fahrende IR "Harz" und der von Aachen bis Leipzig (später Berlin) und zurück verkehrende IR "Brocken" gehörte.

Letzterer benutzte auch die 1995/96 wieder im inzwischen vereinten Deutschland entstandene Bahnverbindung von Vienenburg über Ilsenburg nach Halberstadt, auf der auch ab Juni 1996 durchgehende Züge des Personenverkehrs von Halle bis Goslar und umgekehrt rollten. Ab 2000 gab es auch durchgehende Zugläufe von Halle über Goslar nach Hannover und umgekehrt, für die neu gebaute Dieseltriebzüge der (neuen) Baureihe 612 (mit Bogensteuerung) zum Einsatz kamen. Der IR-Zugverkehr in und um Goslar wurde dafür aufgegeben, womit der Fern-Reisezugverkehr hier endete. Der IR "Brocken", der am 2.6.1996 mit dem "Lückenschluss" Vienenburg - Ilsenburg eingerichtet wurde, bis 23.5.1998 Aachen - Leipzig und zurück fuhr, danach dann Aachen - Berlin und zurück wurde leider am 29.5.1999 ersatzlos eingestellt. Alle anderen Goslar berührenden IR-Züge 2001.

Auch der Güterzugverkehr wurde in diesem Gebiet am Ende der 1980er Jahre und im Folgejahrzehnt immer weniger, weshalb der Gbf in der Kaiserpfalz-Stadt seinen Betrieb zunächst merklich einschränkte und schliesslich ganz einstellte. Das für ihn zuständige dritte Stellwerk in Goslar wurde 1992 stillgelegt und 2001 abgerissen. Auch die anderen Gbf-Anlagen verschwanden hier. Die für den Güterzugverkehr ständig in Goslar stationierte 212-Diesellok des Bw Braunschweig konnte aus Goslar abgezogen werden. Es gab hier für sie nichts mehr zu tun.

Der Personenbahnhof in Goslar hat sich in seiner originalen Grundform dagegen bis heute erhalten. Er verfügt nach wie vor über fünf Bahnsteiggleise und als

Besonderheit besitzt dieser Bahnhof als eine der letzten Bahnstationen in Deutschland mit diesem Ausmass nach wie vor ausschliesslich Form- und Flügelsignale mechanischer Bauart. Automatische Lichtsignale, EStw-Technik, Fernsteuerung und alle ähnlichen Errungenschaften modernen Bahn- und Gleissteuerungs-Betriebes sucht man im Goslaer Bahnhof vergeblich.

Hier findet man noch einen wahren "Wald" von Flügelsignalen, die sich obendrein noch in verschiedenen Größen präsentieren, wie man es (gerade heute) nur noch selten antrifft. Auch "Zwergen"-Signale findet man im o.a. Pbf noch. Allesamt nach wie vor in Betrieb und bedient von zwei elektro-mechanischen Stellwerken.

Im planmäßigen Personenverkehr erscheinen im Goslaer Bahnhof heute aussch. Dieseltriebzüge. Auf der Verbindung Hannover - Goslar - Bad Harzburg setzt die Firma erixx 622-Dieseltriebzüge ein. Von Halle/Saale her kommen nach Goslar 648-Dieseltriebzüge des Unternehmens Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH auf der Verbindung Halle - Goslar fahren. Von Bad Harzburg über Goslar bis Kreiensen und zurück rollen Dieseltriebzüge der DB Regio AG, die hier solche der Baureihen 648 und 650 einsetzt. Lokbespannte Personenzüge und 612-Triebzüge gibt es im Planbetrieb des o.a. Bahnhofes nicht mehr. Auch keine Fern-Reisezüge. Letzten "Fernverkehrs-Glanz" bringt hierher ein Abellio-Triebwagen, der jeweils an den Wochenenden seit Dezember 2014 als "Harz-Berlin-Express" von Berlin Ostbhf. nach Goslar und zurück verkehrt. Gar nicht so fernzugmässig ist das hierfür eingesetzte Fahrzeugmaterial, das aus 648-Triebwagen von Abellio besteht. Vor 2018 von Harz-Express 'HEX').

Der Zugverkehr im Bahnhof Goslar wird heute natürlich auch im Taktfahrplan abgewickelt. Die Bahnsteige sind sämtlich modernisiert, besitzen aber weiterhin ihre historischen Überdachungen. Auch Fahrstühle sind vorhanden und der Stationsbau aus dem Jahr 1866 macht einen sehr ordentlichen Eindruck. Er beherbergt ein DB-Reisecentrum, einen guten Service-Laden und ansprechende Gastronomie. An der Südseite des beschriebenen Bahnhofes, wo einst Güterwagen standen, hat heute ein Bus-Terminal für Stadt- und Regionalbusse seinen Platz. Auch Flix-Busse halten hier: Die bieten im Gegensatz zur Bahn durchgehenden Fern-Reiseverkehr nach/von Goslar mit umsteigefreien Verbindungen aus mehreren Gebieten der Bundesrepublik.

Örtlichen Güterverkehr gibt es in und um Goslar nicht mehr. Der Bergbau wurde hier 1988 eingestellt und die Chemieindustrie vor Goslar`s Toren bedient sich nur noch des Lkw`s. Aber immerhin rollt noch täglich ein Güterzug durch den Bahnhof Goslar, wobei es sich um einen Zug des Stahltransportes handelt, der von Salzgitter nach Ilsenburg und umgekehrt rollt. Befördert wird er jeweils von einer Diesellok der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE) oder einer solchen der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS). Ergänzt wird dieser ständige Zug fallweise von Sonder-Güterzügen auf gleicher Verbindung, die dann auch von Lokomotiven der HVLE oder der VPS gezogen werden.

Trotz viel „Privatbahn“-Präsenz an dieser Stelle (durch erixx, Abellio, HVLE u. VPS) gehören alle Anlagen und Gleise des Goslaer Bahnhofes nach wie vor zur DB. Erhalten hat sich hier auch noch an der Bahnhofs-Nordseite eine kleine Abstellgleis-Anlage für Personenverkehrs-Fahrzeuge. Hier finden unter anderem auch erixx-Triebwagen während ihrer Goslaer Betriebspausen Platz. Und auch die Fahrzeuge des HEL-Sonderzuges von Lübeck wurden hier während ihres Aufenthaltes in der Kaiserpfalz-Stadt abgestellt.

Die Sonderzug-Lok V 200 007 erinnerte während dieses Aufenthaltes an die Zeiten, als der Betrieb von Dieselmotoren der Baureihen V 200 und 220 in Goslar noch täglich zu erleben war. Vom Ende der 1950er Jahre bis zum Mai 1976 kamen sie von Hannover und Hildesheim aus hierher. Vom Frühjahr 1973 bis zum Herbst 1983 mit den Hamburg/Holstein-Harz-Eilzügen auch von Braunschweig und Kreensen aus. V 200 007 und 220 007 war schon damals als Lok des Bw's Hamm, Hannover und Lübeck stets dabei und auch als Museums-Maschine kam sie mit Sonderzügen immer mal wieder nach Goslar.

Das nun auch bei ihrer Abschieds-Tour als Betriebslok am 19. Mai 2018. Und um diesen traurigen Anlass nicht ganz so trist wirken zu lassen, verzogen sich schon bald nach Ankunft von V 200 007 mit ihrem Sonderzug von Lübeck letzte Wolken über Goslar und die Kaiserpfalz-Stadt präsentierte sich nun für den Rest des Tages in sonnigem Frühlingswetter.

Ursprünglich sollte für die Teilnehmer der o.a. Abschieds-Tour, die immerhin teilweise sogar aus Großbritannien kamen, während des Goslar-Aufenthaltes eine Besichtigung des Museums und Besucherbergwerkes Rammelsberg stattfinden. Schon vor 3000 Jahren wurde in Goslar's 636 m hohem Hausberg Erz gewonnen. Im Laufe der Zeit und vor allem mit der Ära der Industrialisierung entstand hier eine sehr umfangreiche Bergwerk-Anlage, die zuletzt sogar auch noch ergänzend im Tagebau tätig war. Immerhin war das Rammelsberg-Gebiet einst das weltweit größte zusammenhängende Kupfer-, Blei- und Zinklager. Abgebaut wurde hier über 1.000 Jahre lang. Zuletzt von der Preussag AG. 1988 wurde der Bergbau in Goslar aber eingestellt. Das Bergwerk Rammelsberg wurde damals stillgelegt, danach aber in ein museales Besucherbergwerk umgewandelt, das in sehr interessanter und anschaulicher Form die Geschichte und Technik des Harzer Erz-Bergbaues zeigt. 1992 wurden das Besucherbergwerk und Museum Rammelsberg zusammen mit Goslar's Altstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt. Für Schienenfreunde ist dieses Bergwerk auch wegen seiner nach wie vor vorhandenen Grubenbahn mit teilweise elektrischen Oberleitungsbetrieb (als einzigem elektrischen Bahnbetrieb in Goslar!) interessant. Noch heute sind 30 (!) Grubenlokomotiven aus den 1920er bis 1970er Jahren erhalten!! Leider strich der HEL-Verein als Veranstalter der V-200-007-Abschiedsfahrt den Besuch des Besucherbergwerkes in Goslar wieder aus dem Programm dieser Fahrt. Wohl aus finanziellen Gründen und zur Finanzierung von deren gastronomischen Leistungen. Nicht mal fakultativ wurde der o.a., sehr lohnende Bergwerkbesuch vom HEL-Verein angeboten. Es wurde nicht mal mehr

auf die Möglichkeit eines individuellen Eigen-Besuches (mit Stadtbus-Anreise) hingewiesen, Sehr schade.

Stattdessen fand für die Passagiere des „Kaiserpfalz-Express“ ein Stadtrundgang durch Goslar in dem für derartige „Events“ üblichen Ablauf statt. Auf den verzichtete der Berichterstatter und schloß sich lieber einer kleinen Gruppe von Sonderzug-Fahrgästen an, die in eigener Regie zunächst per Großraum-Taxi ebenfalls die wichtigsten Sehenswürdigkeiten von Goslar erkundeten. Dabei ging es auch an der berühmten Kaiserpfalz vorbei und am leider vom HEL nicht besuchten Besucherbergwerk. Anschließend auf den Gipfel von Goslar's Hausberg mit Blick auf diese schöne Harzstadt. Anschließend von hier an den etwas über 10 km entfernten Oker-Stausee, auf dem sich eine Schiffs-Rundfahrt bei schönstem Wetter und guter Bord-Gastronomie anschloss.

Der Oker-Stausee, allgemein auch nur kurz Oker-See genannt, hat eine Größe von 2,25 Quadrat-Km und staut in der Nähe von Goslar das Wasser des Harz-Flusses Oker mit einer 260 m langen und 75 m hohen Staumauer. Der Wasser-Speicherraum des Oker-Staubeckens hat eine Kapazität von 48,65 Mio. Kubikmeter. Mit dem Stauwasser wird die Turbine des zum Unternehmen „Harzwasserwerke“ gehörenden Wasser-Kraftwerkes „Romkerhalle“ zur Stromerzeugung angetrieben.

Der Bau der Oker-See-Stauanlage begann 1938, wurde aber 1942 wegen des 2. Weltkrieges erstmal wieder eingestellt. 1949 wurden die Bauarbeiten erneut aufgenommen und 1952 begann man mit der Errichtung der eigentlichen Staumauer, die 1956 fertiggestellt wurde. Nun nahm auch die gesamte o.a. Stauanlage ihren Betrieb auf. Der Oker-See wird auch von der von Goslar nach Altenau führenden Strasse auf einer Brücke überquert. Er ist das größte Gewässer dieser Art im gesamten Harz der alten Bundesrepublik und auch das einzige Harz-Gewässer, auf dem Fahrgast-Schiffsverkehr stattfindet.

Dieser begann hier 1972, als das Busunternehmen „KVG Braunschweig“ erstmals ein Schiff für fahrplanmäßigen Touristenverkehr auf dem Oker-See einsetzte. Ab 1976 führte die Kurbetriebsgesellschaft „Die 5 Oberharzer“ diesen Schiffsverkehr weiter, der schließlich 1983 auf den Kapitän und Reeder Hermann Römermann überging. Der gründete hierfür im gleichem Jahr das Unternehmen „Okersee Schifffahrt GmbH“ (OSS), das heute noch den Personen-Schiffsverkehr auf dem Oker-See durchführt.

Seit dem März 2001 kommt hierfür das 1968 gebaute Motorschiff „Aqua Marin“ zum Einsatz das vorher unter dem Namen „Sauerland“ für Fahrgastbetrieb auf dem westfälischen Briggesee verwendet wurde.

Die MS „Aqua Marin“ ist 34,30 m lang, 6,14 m breit, besitzt eine Höhe von 5,70 m über der Wasserlinie und einen Tiefgang von 0,80 m. Das beschriebene Schiff wird von einem 173 PS starken Dieselmotor angetrieben und kann 250 Passagiere aufnehmen, die auf 2 Deckbereichen und in 2 Salonräumen Platz finden.

Der OSS-Schiffsbetrieb findet nach festem Fahrplan mit MS „Aqua Marin“ fast ganzjährig auf dem Oker-See in einem Rundkurs mit vier Anlegestellen statt. Während dieser Fahrten steht auf diesem Schiff auch ausgezeichnete Gastronomie zur Verfügung.

Die wurde auch von den Passagieren des Sonderzuges aus Lübeck in Anspruch genommen, die am Nachmittag des 19.5.2018 äußerst zufrieden und froh über diesen selbst organisierten Programmpunkt auf dem von schöner Berglandschaft umgebenen Wasser vom Oker-See bei Sonnenschein und bester Verpflegung herum „schipperten“. Sehr schade, daß so etwas auch nicht den übrigen Fahrgästen dieses Sonderzuges von dessen Fahrtveranstalter HEL angeboten wurde!

Während der beschriebenen schönen Schiffsfahrt auf dem Oker-See dachte der Autor dieser Zeilen und Teilnehmer der o.a. Schiffstour an ein ähnliches Gewässer, das ebenfalls unweit von Goslar und vom Oker-See liegt, ähnliche Zwecke wie dieser See erfüllt und etwa zur gleichen Zeit entstand. Gemeint ist der Stausee des Innerste-Flusses zwischen Langelsheim und Altenau. Für diesen Stausee mußte in den 1950er Jahren extra ein Teil der nach Altenau führenden und an anderer Stelle bereits erwähnten Bahnstrecke verlegt werden. 20 Jahre danach legte man diese Strecke völlig still...

Für den Bau des Oker-Sees und seiner Staumauer lagen keine Bahngleise im Wege seine Anlagen sind seit 2001 ebenfalls UNESCO-Kulturerbe.

Die o.a. Gruppe fuhr nach gelungener Oker-See-Bereisung wieder auf Land im Großraumtaxi nach Goslar zurück, wo im dortigen Bhf. schon bald der HEL-Sonderzug „Kaiserpfalz-Express“ für seine Rückfahrt nach Lübeck bereit gestellt wurde.

Kurz vor dieser Sonderzug-Bereitstellung verließ der aus einem 648-Dieselmotortriebwagen des Abellio-Unternehmens bestehende Regel-Ausflugzug nach Berlin den Bahnhof Goslar für die Rückfahrt seiner planmäßigen Wochenend-Tagesreise von der Spree an die Oker und retour. Dieser Zug vermittelt allerletzten Fernverkehrs-Glanz in der Kaiserpfalz-Stadt, läßt einen aber auch wehmütig an die Zeit zurückdenken, als man noch bequem im IR-Zug incl. Bistro-Wagenservice von Berlin nach Goslar und umgekehrt fahren konnte (mit Ludmilla-Beförderung bis/ab Bad Harzburg!). Jetzt steht für so eine Fahrt nur noch der „Komfort“ eines Nahverkehrs-Triebwagens zur Verfügung. Ohne Gastronomie-Angebot.

Mit dem HEL-Sonderzug „Kaiserpfalz-Express“ kehrte wenigstens am 19.5.2018 für einen Tag die Zeit nach Goslar zurück, als man von Lübeck, Hamburg und Lüneburg noch umsteigefrei hierher fahren konnte. Das allerdings auch ohne gastronomische Zugversorgung, die es aber im o.a. Sonderzug gab.

Dieses sogar mit einem im Fahrpreis enthaltenen Abendessen, das bald nach der pünktlichen Abfahrt des o.a. Sonderzuges in Goslar um 17.30 Uhr begann. Dieser Sonderzug verließ hier einen der zweifellos interessantesten Bahnhöfe im gesamten

DB-Netz- mit weitgehend alter Technik und ohne elektrischen Fahrbetrieb, der hierher auch wohl nicht kommt. Hier beherrscht weiterhin einzig Dieseltraktion die Gleise mit ihrer herrlich nostalgisch anmutenden Signaltechnik.

Der HEL-Sonderzug „Kaiserpfalz-Express“ brachte auch wieder einmal einen lokbespannten Reisezug nach Goslar, wie er hier selten geworden ist, zumal derartige Züge hierher nur noch als Sonderzüge kommen. Der, der am 19. Mai 2018 diese Harzstadt von Lübeck her besuchte fuhr von der Oker an die Trave auf dem exakt umgekehrten Weg seiner Hintour zurück und hielt unterwegs nur in Hildesheim Gbf zum Fahrtrichtungswechsel mit Lokumlauf (ohne Ausstieg-Möglichkeit) und kurz in den Stationen, die morgens Einstiegs-Bahnhöfe bildeten, zum Ausstieg.

Leider legte der HEL-Sonderzug „Kaiserpfalz-Express“ gemäß ungebrochener und kaum verständlicher „HEL-Doktrin“ auch auf seiner Rückfahrt keinen einzigen Fotohalt ein. Gerade für eine V-200-Abschiedsfahrt wäre ein derartiger Halt immens wichtig gewesen und im Streckenabschnitt Goslar – Hildesheim auch durchaus möglich gewesen. Im Bhf. Salzgitter-Ringelheim und/oder im benachbarten Bhf. Derneburg. Das Bedarf für derartige Halte vorhanden war, zeigten die vielen fotografierenden Sonderzug-Passagiere, die den o.a. Sonderzug und insbesondere seine Lok V 200 007 im Zielbhf. Goslar aufnahmen. Glücklicherweise gab es hier ganz gute Fotomöglichkeiten.

Unter totaler Vernachlässigung bzw. Ignoranz des „Brottes“ von Sonderzug-Eisenbahnfreunden, also den Fotohalten und Fotomöglichkeiten (die beim „Kaiserpfalz-Express“ unterwegs teilweise offensichtlich nur einer kleinen privilegierten Gruppe eingeräumt wurden), bemühte sich der Fahrtenveranstalter HEL in seinem Goslar-Sonderzug am 19. Mai 2018 vermehrt um die gastronomische Fahrgastversorgung in diesem Sonderzug, die zumindest bei einigen Passagieren weit weniger wichtig war als gute Fotomöglichkeiten- gerade bei einer Abschiedstour mit nicht geringem Fahrpreis (den man für gute Fotohalte, die hier aber nicht stattfanden, gerne zahlt).

So gab es im „Kaiserpfalz-Express“ auf dessen Rückfahrt ein im Sonderzug-Fahrpreis enthaltenes Abendessen, dessen Speise-Zubereitung aber deutlich zeigte, daß der in diesem Sonderzug mitgeführte HEL-Gesellschaftswagen „Hanse-Treff“ ein Bistro-Wagen ist und kein Speisewagen ala „Orient-Express“. Erschwerend kamen Probleme bei der Speise-Zubereitung hinzu, die Verzögerungen bei nur eher zufällig organisierten „Essen-Durchgängen“ mit sich brachten. Weitere Widrigkeiten verursachte dabei die Tatsache, daß der beschriebene HEL-Sonderzug über keinerlei Informations-Möglichkeiten per Lautsprecher verfügte und mündliche Direkt-Hinweise nur in geringem Umfang erfolgten. Das Abendessen, bei dem weniger auf jeden Fall mehr gewesen wäre, nahm bis Hamburg im o.a. Bistro-Wagen alle Plätze weg, so daß ein V-200-Abschiedsschluck dort in gemüthlicher Runde (anders wie bei vergangenen HEL-Touren) kaum möglich war.

Immerhin hatte man dadurch Zeit und Muße, am offenen Zugfenster dem Motorensumd von V 200 007 zu lauschen. Was ja diesmal wohl zum letzten Mal geschah, denn so schnell, wenn überhaupt, wird man die Mercedes-Motoren dieser Lok nicht wieder hören. Da hörte man vor allem bei den Anfahrten von ihr in den Sonderzug-Haltebahnhöfen nach Passagier-Ausstieg noch genauer hin als während vergangener V-200-007-Touren. Das galt auch für einen Betriebshalt im Verlauf der Harburg-Hamburger-Verbindungsbahn, die sich im Bereich von Hamburg-Wilhelmsburg mal wieder als größere Baustelle präsentiert. Die drei jew. zweigleisigen Fernbahn-Stränge (Personen-, Güter- und Hafengleis) werden hier voneinander durch zusätzliche Lärmschutzwände getrennt und am Westrand der genannten Gleisstränge erfolgt der Neubau der bekannten „Wilhelmsburger Reichsstrasse“, die von ihrer bisherigen Strecke auf eine neue Trasse verlegt wird.

Die o.a. Anfahr-Geräusche von V 200 007 konnte man dann nochmal in den Sonderzug-Haltebahnhöfen zwischen Hamburg und Lübeck genießen. Sein Ziel den Lübecker Hauptbahnhof erreichte der HEL-Sonderzug von Goslar fünf Minuten nach der eigentlichen hier vorgesehenen Ankunft um 21.22 Uhr. Eine mäßig organisierte HEL-Sonderzugfahrt fand damit ihr Ende. Zudem noch eine Tour mit traurigem Hintergrund, aus der der Berichterstatter und seine unmittelbaren Mitfahrer aber das Beste machten und bei der auch das Wetter (außer bei Sonderzug-Abfahrt am Morgen) sehr gut mitspielte.

Für V 200 007 bedeutete die Beförderung des beschriebenen HEL-Sonderzuges von Lübeck nach Goslar und zurück am 19. Mai 2018 den letzten Einsatz als Betriebslok unter eigener Fortbewegung und mit eigenem Antrieb. Um diesen Status für weitere acht Jahre zu erreichen, wäre wie bereits eingangs erwähnt eine erneute Hauptuntersuchung notwendig. Nicht zuletzt wegen der hiermit verbundenen Kosten glauben Kenner der Materie und Fachleute dieses Genres nicht an eine Verwirklichung dieser Generalrevision und Rückkehr von V 200 007 den betriebsfähigen Status, wie er immerhin bis 2012 unter teilweise sehr anstrengenden Bemühungen geschafft wurde. Diesmal bleibt V 200 007 wohl museales Standobjekt, zumal auch der Lokeigentümer, das DB Museum und der diese Lok betreuende HEL-Verein kaum ernsthafte Bemühungen für ihren erneuten Weiterbetrieb erkennen lassen. Schon gar nicht solche finanzieller Art. Es wird öffentlich nicht mal um Spenden für dieses Projekt gebeten und geworben und auch evtl. interne versuche für Spendenerlangungen sind momentan alles andere als erkennbar u. wahrscheinlich. Eine sehr traurige Entwicklung, die schon die nach wie vor in Lübeck abgestellte; aber nie öffentl. gezeigte DB-Museumslok „V 160 003“ („Lollo“) nicht irgendwelchen Mauern in Vergessenheit geraten ließ.

Die beschriebene Entwicklung erzeugt auch im Falle V 200 007 große Traurigkeit. Auch beim Autor dieser Zeilen besonders, hat er doch sehr viele damals vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) und der BSW-Gruppe V 200 007 verwirklichte Einsätze der Lok V 200 007 in ihrer Anfangszeit als aktive Museums-Maschine zwischen 1984 und 1995 organisatorisch begleitet und betreut. Incl. der vielen damaligen, bereits erwähnten Auslandsbesuche dieser interessanten, historisch äußerst wertvollen Diesellok.

Es ist fast schon Ironie der Geschichte, daß sie ihr erster Einsatz als Museumslok auch in den Harz führte. Das war im April 1984 und in aller letzter Phase des DB-Regeleinsatzes letzter V-200-Lokomotiven. V 200 007 war da schon zur künftigen DB-Museums-V 200 erkoren und frisch in diesen besonderen Status gebracht, beförderte sie am 18.4.1984 auf VLV-Initiative nochmal die von Holstein zum Harz und umgekehrt fahrenden Fern-Eilzüge E 3217 und E 3230 zwischen Lübeck und Bad Harzburg sowie umgekehrt. Diese Züge fuhren zwar seit 1983 bereits mit 218-Diesellokomotiven; aber am 18. April 1984 gab es vor ihnen nochmal ein V-200-Revival mit V 200 007 auf obiger Strecke, das an den V-200-Einsatz der genannten Fern-Eilzüge zwischen Mai 1973 und Mai 1983 erinnerte.

Nun beendete V 200 007 mit einer Tour von Lübeck zum Harz, diesmal nach Goslar und zurück, am 19. Mai 2018 nach etwas über 34 Jahren ihre Zeit als aktive Museumslok. Eine Zeit, die unvergessen bleiben wird und sehr viele schöne Erinnerungen, aber auch den Rückblick auf viel Arbeit der „V-200-007-Betreuer“ in der genannten Ära zurück läßt. Das war oft nicht einfach; aber man hat es gerne getan. Das wurde einem spätestens bewußt, wenn man am offenen Zugfenster stand und begeistert dem „Sound“ der vorne den Zug anfahrenen V 200 007 lauschte. **VORBEI.**

Es verbleibt als einzige nach wie vor betriebsfähige V-200.0-Lok in Deutschland überhaupt, die Museums-Maschine V 200 033 der Hammer Eisenbahn-Freunde e. V. (HEF) an deren Standort im westfälischen Hamm.

V 200 007 in Lübeck brummt nicht mehr und reiht sich ein in den Bestand mehrerer museal als Stand-Objekte erhaltene V-200-Maschinen, die sich jeweils im Privat-Eigentum, oft in Eisenbahnmuseen befinden. V 200 007 gehört weiterhin dem DB Museum.

Es wird oft an ihre bisherigen Einsätze als Betriebslok gedacht werden.

In diesem Sinne: Tschüß V 200 007 - waren immer schöne Touren mit Dir!!!

Michael Hecht

Die erste Sonderzugfahrt des Vereins 'Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V.' (HEL) hatte am 19. Mai 2018 (Sa, dem Pfingst Sa von 2018 !) von Lübeck aus die Harzstadt Goslar zum Ziel. Der nur aus zwei Wagen (40 110 und 40 130) bestehende u. als 'Kaiserpfalz-Express') bezeichnete, erste HEL-Sonderzug des Jahres 2018 wurde an seinem Abfahrtsort Lübeck Hbf rechtzeitig bereit gestellt und auf ihn wurde auch in der Hbf-Wandelhalle und auf dem Abfahrt-Bahnsteig sehr gut hingewiesen.

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





Die neben
stehenden
Bilder zei-
gen die
DB-Museums-
Diesellok
V 200 007
bei ihrem
Lokumlauf
am 19.5.2018
in Hildesheim
Gbf, der hier
im Verlauf d.
HEL-Sonderzug=
fahrt Lübeck-
Goslar
durchge-
führt
wurde.



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





Die beschriebene und abgebildete HEL-Sonderzugfahrt am 19. Mai 2018 war auch für die bei dieser Fahrt eingesetzte DB-Diesellok V 200 007 die letzte Tour mit eigener Kraft und als befördernde Lok; denn bald nach dieser Fahrt verlor diese Maschine nach Ablauf der HU-Untersuchungsfrist den o. a. Lokstatus und kann sich aktuell nicht mehr mit eigener Kraft bewegen. Die 1956 gebaute Lok gehört seit 1984 zum Bestand der DB-Museums-Fahrzeuge und war als solches bis zum Mai 2019 in Lübeck beheimatet. Die obigen Bilder zeigen die DB-Museums-Diesellok V 200 007 am Beginn der HEL-Sonderzugfahrt Lübeck-Goslar und zurück am 19. Mai 2018 in Lübeck Hbf. Zum letzten Mal fuhr sie unter eigener Kraft von hier hinaus auf die Strecke

Fotos: Andrea Hammer.





Mit verschiedenen kurzen Einstieghalten fuhr der HEL-Sonderzug 'Kaiserpfalz-Express' am 19.5.2018 über Hamburg-Rothenburgsort, Hamburg-Harburg, Lüneburg, Uelzen, Celle und Lehrte zunächst bis Hildesheim, wo er ohne Halt durch den dortigen Hbf fuhr, was die beiden obigen Bilder zeigen.

Fotos: Michael Hecht

Statt im Hbf hielt der HEL-Sonderzug 'Kaiserpfalz' auf seiner Fahrt von Lübeck n. Goslar am 19.5.2018 in Hildesheim für einen in d. Domstadt notwendigen Fahrtrichtungswechsel im benachbarten Güterbhf., wo natürl. wegen fehlender Bahnsteige kein Ausstieg aus diesem Sonderzug möglich war. Von seinen Wg. aus sah man immerhin die Fahrzeuge des in Hildesheim stationierten Hilfs-, Rettungs- u. Notfallzuges für den Notalleinsatz auf der nicht weit von hier entfernten DB-Schnellfahrstrecke Hannover-Göttingen. Für die Beförderung ihrer zum Einsatz auf d. Schnellfahrstrecken vorgesehenen Hilfs-, Rettungs- u. Notfallzüge (offiziell als Rettungszüge = Rtz bezeichnet) verfügt d. Firma DB Netz Notfalltechn. über speziell hierfür ausgestattete Diesellokomotiven, die Anf. d. 1990er Jahre aus dem Umbau von 212-Maschinen entstanden und in ihrer neuen Aufgabe als SFS-Hilfszuglokomotiven die Baureihenbezeichnung 714 erhielten (Lokomotiven 714 001-015). Ergänzend dazu wurden zwischen 2007 u. 2013 bei der Firma Alstom Lokomotiven Service GmbH in Stendal (ALS) noch sieben ehem. 211/212-Maschinen in 714-Maschinen für die Rtz-Beförderung umgebaut. Diese 714-Masch. erhielten anders als die schon 15 vorhandenen Lokomotiven gleicher Baureihe völlig neue Aufbauten und die Nr. 714 101-107. Am 19.5.2018 waren an dem Rtz in Hildesheim 714-Lokomotiven beider Bauarten, genau 714 014 u. 714 103 zu sehen. Die 714.1 werden auch zuweilen als 'Lego-Lok's' bezeichnet. Im Hildesheimer Gbf war am 19.5.2018 auch ein hier pausierender Elektrotriebzug der Firma 'Enno' zu sehen. Die pendeln zwischen Hildesheim und Braunschweig.



Fotos:
Michael Hecht.



Ein Ausstieg aus dem HEL-Sonderzug 'Kaiserpfalz-Express' war 19.5.2018 in Hildesheim nicht möglich, weil dieser Zug seinen hier notwendigen Fahrtrichtungswechsel nicht im dortigen Hbf, sondern bahnsteiglos im benachbarten Gbf tätigte. Dem berichtenden Mitfahrer blieben da nur Erinnerungen an Zeiten, als der Hildesheimer Hbf noch den Abfahrtort für bedeutende Sonderzüge mit Dampflok-Bespannung bildete. Am 15.6.1969 (SO) z. B. für einen Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers (EK) ins Weserbergland, den die badische IVh-Schnellzug-Dampflok 018 323 beförderte. Von der DB noch als Zuglok für Messzüge verwendet, stand diese interessante Maschine zum Aufnahmezeitpunkt kurz vor ihrer Ausmusterung und zog in dieser Zeit noch mehrere Eisenbahnfreunde-Sonderzüge. Einer von ihnen war der EK-Weserbergland-Sonderzug am 15.6.1969, den die obigen Bilder kurz vor seiner Abfahrt im Hildesheimer Hbf zeigen. Hier begegnete ihm auch der von Bremen nach Bad Harzburg fahrende Planzug E 690, den damals die seinerzeit im Bw Hannover beheimatete DB-Diesellok 220 067 von Hannover nach Bad Harzburg brachte und dabei auch durch Hildesheim kam. Der Planeinsatz von Dieselmotoren der Bauart V 200 und 220 war hier in jener Zeit noch häufig und alltäglich. Fotos: Oben = Sammlung M. Hecht. Unten = Michael Hecht.