

VOR 50 JAHREN: MAIDAMPF IM WENDLAND

Nur wenige Tage, nachdem die "Freunde der Eisenbahn e. V." (FdE) am 1. Mai 1969 eine trotz des Fehlens der damals noch bei Eisenbahnfreunde-Sonderzügen überwiegend und geradezu selbstverständlich eingesetzten Dampftraktion erfolgreich absolvierte Sonderfahrt durchgeführt hatten, stand für Bahnfans in Norddeutschland eine weitere Exkursion auf dem damals an solchen Touren noch besonders gut gefüllten Veranstaltungskalender. Wie die o.a. Tour des Hamburger FdE-Vereins berührte auch diese Folgefahrt Lüneburg. Sie begann und endete hier sogar und wurde mit einem Sonderzug durchgeführt, dessen Einsatz der Eisenbahn-Kurier e. V. (EK - heute besser bekannt als Buchverlag und Herausgeber der gleichnamigen Zeitschrift, die es damals auch schon gab und jetzt immer noch gibt) organisiert hatte. Vor allem das damalige Hildesheimer EK-Mitglied Kurt T. Meyer, das am 05.01.1969 bereits schon gelungen eine Dampflok-Sonderfahrt verwirklicht hatte, über die rückblickend ebenfalls unlängst im LBE-Express berichtet wurde, hatte sich für ein neues ähnliches EK-Fahrtprojekt engagiert, das nun am Sonntag, d. 4. Mai 1969 auch tatsächlich verwirklicht wurde: An diesem ersten Mai-Sonntag des Jahres 1969 rollte von Lüneburg aus ein von einer DB-Dampflok der Baureihe 078 beförderter Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers über Bahnlinien des an Lüneburg angrenzenden Wendlandes - also die Region zwischen Lüneburger Heide und der Elbe im äußersten Nordosten von Niedersachsen.

1969 gehörte das Wendland in der damaligen Bundesrepublik noch zu deren Zonenrandgebiet. Das Wendland endete und endet am linken Ufer der Oberelbe. Deren rechtes Ufer bildete und bildet an dieser Stelle der Elbe das westliche Mecklenburg und das gehörte 1969 zur DDR. Eine Verbindung von West-Mecklenburg gab es damals nicht. Einstige, bis 1945 bestehende Brückenverbindungen existierten hier nicht mehr. Auch nicht die Eisenbahnbrücke, die einst im mecklenburgischen Dömitz die Eisenbahn-Streckennetze in Mecklenburg und im Wendland miteinander verband und auf der bis Kriegsende auch überregionale Reisezüge rollten. 1945 kurz vor Kriegsende zerstört, wurde diese elbüberquerende Eisenbahnbrücke als Folge der sich nun vollziehenden Teilung Deutschlands nicht wieder aufgebaut. Die früher nicht wenig benutzte Schienenverbindung zwischen dem Wendland und West-Mecklenburg gab es nicht mehr. Die Eisenbahnstrecken des Wendlandes, die nun im neu gebildeten, ab 1949 zur Bundesrepublik gehörenden Land Niedersachsen verliefen und ab dem gleichen Jahr zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörten, mutierten nun zu weitgehend bedeutungslosen Nebenbahnstrecken in einem jetzt strukturarmen Randgebiet im äußersten Nordosten der Bundesrepublik; ohne jede Fortsetzung und Anbindung in östl. Richtung, wo nun die DDR lag. Insbesondere der Personenverkehr war auf den Wendland-Bahnlinien wegen der dünnen Besiedelung dieser nun zum Zonenrandgebiet gewordenen Region im geteilten Deutschland sehr gering. Ständig drohten hier Stilllegungen und wurden teilweise auch vollzogen.: z. B. zwischen Dannenberg und Lüchow, wo Zonenrand-Förderprogramme dann 1965

zur Wiederaufnahme des Personenzugverkehrs führten, der hier dann aber zehn Jahre später erneut endete - und diesmal endgültig. Etwas besser sah es auf den Schienensträngen des Wendlandes nach 1945 mit dem Güterzugverkehr aus, der vor allem dem Transport landwirtschaftlicher Güter gehörte. Im Herbst auch primär Zuckerrüben-Transporten mit dem Ziel der großen Zuckerfabrik in Uelzen.

Die Eisenbahnstrecken der o.a. Region führten und (soweit sie heute noch vorhanden sind) führen durch landschaftlich reizvolles und schönes Gebiet und bildeten in den 1960er und 1970er Jahren eine ideale Kulisse für die Fahrt von Eisenbahnfreunde-Sonderzügen, die damals hierher noch relativ oft kamen. Zur Idealkulisse an dieser Stelle trug auch die Tatsache bei, daß einige Wendland-Strecken durch ihre Vorkriegs-Vergangenheit noch überwiegenden Hauptbahn-Charakter besaßen und über einen idealen Hintergrund für die genannten Sonderzüge mit ihrer meist historischen Thematik boten. Wegen des geringen Wochenend-Verkehrs störten Sonderzüge auf den Wendland-Strecken im Betriebsablauf anders als auf anderen Bahnlinien überhaupt nicht. Kurzum: Ein ideales Terrain für Eisenbahnfreunde-Sonderzüge, bei denen in den 1960er und 1970er Jahren noch Fotohalte auf freier Strecke mit Dampflok-Scheinanfahrten zum absoluten Fahrprogramm bei uneingeschränkter DB-Erlaubnis für solche heute undenkbare Vorgänge gehörten.

Da war es eigentlich kein Wunder, daß sich EK-Fahrtenorganisator Kurt T. Meyer das Wendland für eine EK-Sonderzugfahrt ausgesucht hatte, deren Hauptgrund aber in der Tatsache lag, daß in der Bundesbahndirektion Hamburg der Einsatz der Dampflok-Baureihe 78 (ab 1968 als 078 bezeichnet) vor dem absoluten Ende stand. In und um Hamburg waren die unter dieser Baureihenbezeichnung eingesetzten ehem. preußischen T-18-Tendermaschinen, die sowohl vorwärts als auch rückwärts 100 km/h schnell waren, seit den 1920er Jahren in größeren Stückzahlen heimisch und absolvierten hier maschinenmäßig einen großen Teil des intensiven Vorortbahnverkehrs. Das auch noch bei der Deutschen Bundesbahn ab 1949. Diesellokomotiven der Baureihe V 100 und V 160 lösten dann ab 1963 in Hamburg die 78er mehr und mehr ab. Sie wanderten zunächst noch in den Rangierbetrieb - z. B. zur Beförderung von Leer-Reisezügen zwischen dem Bhf. Altona und dem Abstellbahnhof Langenfelde bzw. umgekehrt. Letzte planmäßige Personenzug-Einsatzstrecke für die noch in Hamburg (hier zuletzt noch im Bw Altona) stationierten 78er Maschinen war der Vorortbahnverkehr von Hamburg-Bergedorf bis Büchen und umgekehrt. Aber auch hier war für diese Maschinen im Herbst 1968 durch V-100-Ersatz Schluss. Viele der noch in Hamburg-Altona vorhandenen 78er -"Dampfer" wurden nun ausgemustert oder an süddeutsche Bahnbetriebswerke abgegeben.

Ab Ende Sept. 1968 gab es für diese "Dampfer" in Hamburg keinerlei Planeinsätze mehr; aber einige von ihnen wurden für Sonderzugaufgaben noch in Betrieb gehalten. Ihr Einsatz in Hamburg sollte aber noch im Verlauf des Jahres 1969 enden. Für den EK und seinen Fahrtenorganisator Kurt T. Meyer Grund genug, eine Abschiedsfahrt für die auch einst so markante Dampflok-Baureihe 78

in der BD Hamburg durchzuführen. Und das mit einem 78er-bespannten EK-Sonderzug, der von Lüneburg aus über Bahnlinien des angrenzenden, schönen und beschriebenen Wendlandes rollen sollte. Dort waren die 78er-Maschinen zwar nie so recht heimisch, aber die schon geschilderten guten Voraussetzungen, die die Wendland-Bahnlinien für die Durchführung einer Dampflok-Exkursion wie sie für den 4. Mai 1969 vorgesehene EK-78er-Abschiedsfahrt darstellte, rückten die Tatsache wendländischer 78er Plandienst-Abstinenz in den Hintergrund. Zumal die Wendland-Bahnlinien bei der DB hauptsächlich auf dem Gebiet von deren BD Hamburg verliefen.

Der Sonderzug der o.a. Fahrt wurde von der Lok 078 248 befördert und bestand aus fünf DB-Eilzugwagen der Vorkriegsbauart (Gattung Bye). Die gab es im DB-Betrieb des Jahres 1969 noch reichlich; aber ihr Einsatz in geschlossenen Formationen gleicher Wagenbauart war auch damals schon seltener geworden. Der EK-Sonderzug am 4.5.1969 bot eine derartige geschlossene Formation und mit seiner 78er-Lok erinnerte er im Gesamtbild durchaus an Eilzüge, wie sie in der Zeit der 1930er bis 1950er Jahre gar nicht mal selten auf deutschen Gleisen anzutreffen waren. Alle Fahrzeuge der beschriebenen EK-Fahrt am 4.5.1969 rollten am Morgen dieses Mai-Sonntages zunächst als Leerzug auf der elektrifizierten Hauptbahnstrecke von Hamburg nach Lüneburg, wo die EK-Fahrt, für die sie eingesetzt wurden, auf der Westseite des dortigen Personenbahnhofes begann. Dieser Teil von Lüneburg's Pbf. bildete stets den Beginn bzw. das Ende für die von Lüneburg aus ins Wendland hinein führende Eisenbahnstrecke.

Diese Strecke war und ist auch heute noch die von Lüneburg aus nach Dannenberg führende Bahnlinie, die auch der dampflokgeführte EK-Sonderzug am 4.5.1969 am Beginn seiner Fahrt benutzte. Dieses unterbrochen von mehreren Fotohalten. Der beschriebene Sonderzug erinnerte dabei auch an die Zeiten des Planbetriebes mit Dampflokomotiven auf der Strecke Lüneburg - Dannenberg, der aber 1965 endete. Ein großer Teil des Personenverkehrs war hier schon vorher von der DB auf Schienenbus-Kurse umgestellt worden. Es gab aber auch noch wenige lokbespannte Personenzüge, deren Beförderung 1965 von V-100-Dieselmotoren des Bw Lübeck übernommen wurden, die hier nun auch alle Güterzüge zogen (ab 1968 unter der Baur.-Bezeichnung 212).

Im Bahnhof Dannenberg Ost legte der o.a. EK-Sonderzug eine Pause ein, in der in der damaligen Außenstelle des Bw Lüneburg die Sonderzug-Lok mit Wasser versorgt wurde und dieser Zug auch seine Fahrtrichtung wechselte. Anschließend fuhr er ein kleines Stück, nämlich bis zum Westbahnhof von Dannenberg auf der Wendland-Bahnlinie Dannenberg - Lüchow, auf der es 1969 auch noch bescheidenen Personenverkehr mit Schienenbussen gab. Einst hatte diese Bahnlinie Verbindung von Lüchow und Wustrow aus zu den Eisenbahnstrecken in der benachbarten nördlichen Altmark, die aber zur DDR kam, womit ihre Bahnverbindung nach Lüchow 1945 für immer unterbrochen wurde.

Der EK-Sonderzug, der am 4.5.1969 durch's Wendland dampfte, benutzte die sogen. Jeetzeltalbahn Dannenberg - Lüchow nur auf einem kleinen Teilabschnitt von Dannenberg Ost bis Dannenberg West und bog hier auf die 42 km lange Eisenbahnstrecke ab, die von hier damals noch durch den Südwesten des Wendlandes hindurch bis nach Uelzen verlief. Erste Planungen für den Bau dieser eingleisigen Strecke gab es bereits, als in den Jahren 1872-1874 die Bahnverbindung Lüneburg - Dannenberg - Dömitz als überregionale West-Ost-Strecke entstand. An die sollte auch von Uelzen her eine Zweigstrecke in Dannenberg herangeführt werden, was aber zunächst nicht verwirklicht wurde. Erst 1899 griff man die Pläne für den Bau einer Bahnlinie Uelzen - Dannenberg wieder auf und wollte sie 1914 endlich verwirklichen, was dann aber zunächst der 1. Weltkrieg verhinderte, obwohl Vermessungsarbeiten bereits begonnen hatten. Erst 1920 wurde der Bau dieser Bahnlinie tatsächlich begonnen. Er dauerte dann aber noch vier Jahre und erst am 15.04.1924 (also vor gegenwärtig 95 Jahren) wurde sie eröffnet. Nunmehr zum Netz der damaligen Deutschen Reichsbahn gehörend. Die setzte im Personenverkehr der Strecke Dannenberg - Uelzen teilweise Akku-Triebwagen aus alten preußischen Fahrzeugbeständen ein. Ab den 1930er Jahren fuhr auf dieser Strecke auch ein durchgehendes Eilzugpaar, das durchgehend von Rostock über Schwerin, Ludwigslust, Dömitz und Dannenberg nach Uelzen und umgekehrt rollte und durchgehend von einer Dampflokomotive der Baureihe 24 befördert wurde.

Im 2. Weltkrieg stieg das Verkehrsaufkommen der Strecke Dannenberg - Uelzen so an, daß ihr zweigleisiger Ausbau geplant wurde. Vor allem Güterzüge und Militärtransporte rollten nun auf ihr in dichter Folge, weil sie zum Teil einer wichtigen West-Ost-Schienenverbindung geworden war. Damit war es bei Kriegende vorbei. Eine Verbindung der o.a. Strecke zu den mecklenburgischen Bahnlinien auf der rechten Elbseite gab es nun nicht mehr und der weiterhin eingleisige Schienenstrang im südwestl. Wendland zwischen Dannenberg und Uelzen verlief nun ziemlich bedeutungslos im Zonenrandgebiet der 1949 entstehenden Bundesrepublik und ihres Landes Niedersachsen. Der Personenverkehr auf diesem nun zur Deutschen Bundesbahn gehörenden Schienenstrang nahm ständig ab und wurde teilweise auf Bahnbusse umgestellt. Im verbleibenden Personenverkehr auf der Schiene kamen Schienenbusse zum Einsatz. Etwas lebhafter gestaltete sich noch der Güterzugverkehr zwischen Uelzen und Dannenberg, für den bis zum Herbst 1974 auch noch immer 50er-Dampflokomotiven des Bw Uelzen zum Einsatz kamen. Dadurch kamen auch nach 1965 immer noch Dampflokomotiven in den Bhf. Dannenberg Ost und in die dortige Bw-Außenstelle. Diese Dampflokomotiven zogen auch die Güterzüge von Dannenberg nach Uelzen und zurück, was aber ab dem Herbst 1974 vorbei war, weil der Dampflokbetrieb auf der Strecke Uelzen - Dannenberg endete. 212-Diesellokomotiven übernahmen nun seine Aufgaben. Zunächst waren es 212-Maschinen der Bahnbetriebswerke Hannover und Braunschweig. Ab 1986 dann 212 vom Bw Lübeck (!), wodurch Lübecker 212 nun planmäßig bis nach Uelzen gelangten.

Am 30.5.1975 wurde der bis zuletzt mit Schienenbussen durchgeführte Personenverkehr der Strecke Uelzen - Dannenberg stillgelegt. Der Güterzugverkehr wurde hier ab Herbst 1974 mit 212 Maschinen des Bw Braunschweig durchgeführt, aber am 1.1.1989 wurde der durchgehende Güterzugverkehr der o.a. Strecke weitgehend eingestellt und nur noch auf die Zeit der Rübenkampagne im Herbst beschränkt. Ansonsten fuhr nur noch bei Bedarf ein 212-bespannter Übergabe-Güterzug von Uelzen bis Weste und ein ebensolcher Zug von Dannenberg Ost bis Pudripp mit einer 332- oder 333-Kleinlok, wobei letzterer aber ab 1.8.1989 auch entfiel. Nach der Rübenkampagne 1992 endeten auch (wie damals ebenfalls auf allen anderen DB-Strecken!) die Zuckerrüben-Transporte auf der Bahnlinie Dannenberg -Uelzen und im Frühjahr 1993 auch hier der Übergabe-Güterzugverkehr von Uelzen nach Weste und umgekehrt, der offiziell "auf dem Papier" noch bis zum 1.11.1995 stattfand. Von Dannenberg bis Weste wurde genauso theoretisch noch bis zum 29.5.1994 Güterzugverkehr durchgeführt. Praktisch war die Bahnlinie Dannenberg West - Uelzen ab dem Frühjahr 1993 ohne Zugverkehr. Am 8.5.1996 rollte hier nochmal als letzter Zug einer der bekannten Castortransporte mit Ziel Atommüll-Lager Gorleben. Danach konnten derartige Transporte nur noch über Lüneburg durchgeführt werden, denn die o.a. Bahnlinie wurde am 1.6.1996 offiziell stillgelegt.

Heute, 2019, ist sie noch fast vollständig vorhanden, aber abgesehen von kleinen Teilstücken nicht mehr befahrbar. Mehrere Bahnübergänge wurden mit Asphalt überzogen und weite Streckenbereiche sind zugewuchert und von der Natur zurück erobert. Auch fehlen an einigen Stellen kurze Schienenstücke. In Uelzen blieb auch nach Stilllegung der Dannenberger Bahn deren erstes 3,25 Km langes Streckenstück in Betrieb. Es dient nach wie vor als Schienenzufahrt zu dem am Elbe-Seiten-Kanal liegenden Hafen der Heidestadt Uelzen. Diese Schienenzufahrt wird zuweilen noch benutzt und gehört heute der Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlags-GmbH (UHU). Neben der Aus- und Einfahrt der Dannenberger Strecke im Bhf. Uelzen, dem sogen. "Dannenberger Bogen", hat seit 2003 das große Gelände seinen Platz, auf dem in umfangreichen Anlagen und Hallen seit dem 15.12.2003 die doppelstöckigen Wendezüge der Metronom Eisenbahn-Gesellschaft (ME) und ihre Elektrolokomotiven gewartet, gepflegt, unterhalten und repariert werden. Die Metronom-Züge wickeln heute bekanntlich den regionalen Personenzugverkehr auf den Verbindungen Hamburg - Uelzen, Uelzen - Göttingen und Hamburg - Bremen ab. Das o.a. ME-Betriebswerk in Uelzen entstand auf dem Gelände, auf dem bis 1993 die Anschlußgleise der heute nur noch per LKW bedienten Zuckerfabrik Uelzen ihren Platz hatten. Wie die heutigen ME-Betriebswerk-Gleise waren auch die "Zuckerbahn"-Gleise über die Dannenberger Strecke an den Bhf. Uelzen angebunden. In deren Verlauf wurde vor einigen Jahren auch der vier Kilometer lange Streckenabschnitt Zernien - Pudripp freigeschnitten. Hier finden seither zuweilen Fahrten mit Fahrraddraisinen statt, die der im April 2009 gegründete Verein "Ostheide-Elbe-Bahn e. V." durchführt. Dieser Verein besitzt auch einen im ehem. Bhf. Pudripp abgestellten Zweiwege-Unimog, ein SKL-Fahrzeug und

eine Kleinlok vom Typ "Köf II". Er setzt sich auch für eine vollständige Reaktivierung der Strecke Uelzen - Dannenberg West ein. Leider bislang erfolglos.

1969 war diese Strecke noch in vollem Betrieb und am 4.5.1969 rollte auf ihrem Gleis der von der damaligen DB-Dampflok 078 248 beförderte EK-Sonderzug auf seiner Wendland-Tagesreise. Im Gegensatz zu der an anderer Stelle dieser Ausgabe vom LBE-Express beschriebenen FdE-Blaufahrt, die sich nur drei Tage zuvor, am 1.5.1969, leider bei überwiegend grauem, kühlen und nassem Wetter ebenfalls durch das Lüneburger Umland bewegte, war die EK-Sonderzugfahrt durch's Wendland am 4. Mai 1969 von Sonnenschein und frühlingsgemäßen Temperaturen begleitet. In Uelzen verließ ihr Zug das Wendland endgültig und fuhr nach einem weiteren Fahrtrichtungswechsel auf der zweigleisigen und elektrifizierten Hauptbahnstrecke Hannover – Uelzen – Hamburg ins benachbarte Lüneburg zurück. Auch hier zog die Dampflok den o.a. Zug und konnte unter vollster Ausnutzung ihrer 100-kmh-Höchstgeschwindigkeit noch einmal so richtig beweisen, was in ihr steckt. Fahrzeit-Stopper waren höchst begeistert.

In Lüneburg endete die beschriebene und äußerst gut gelungene EK-Sonderzugfahrt dann am frühen Abend des 4. Mai 1969 im Ostseiten-Teil des Lüneburger PbF's- dem eigentlichen Hbf der alten Salzstadt. Die Lok 078 248 brachte die Wagen dieser Fahrt noch als Leerzug zurück nach Hamburg und eilig improvisiert konnten Sonderzug-Fahrgäste diesem dampfbespannten Leerzug noch bis Hamburg mitfahren, was sogar noch eine der damals schon seltenen Fahrten hinter einer Dampflok von Lüneburg bis Hamburg ermöglichte.

In der Zeit nach der beschriebenen EK-Tour kamen in den 1970er und 1980er Jahren noch weitere Eisenbahnfreunde-Sonderzüge ins Wendland und auf seine schönen Eisenbahnstrecken – teilweise sogar auch unter Dampflokeinsatz. Als nach 1990 östlich der Elbe dortige, vorher kaum für so etwas zugängliche Strecke als Sonderzugziele zur Verfügung standen, verlor das Wendland schnell als derartiges Ziel an Interesse. Heute sind hier Sonderzugbesuche nur noch äußerst selten, zumal auch das Eisenbahn-Streckennetz in diesem Gebiet stark geschrumpft ist. Über das Schicksal der Bahnlinie Dannenberg West – Uelzen wurde schon berichtet. Die angrenzende „Jeetzeltalbahn“ ging zu diesem Zeitpunkt schon ohne Betrieb vor rd. 15 Jahren auf die Deutsche Regional-Eisenbahn GmbH (DER) über, die hier anschließend immer mal wieder öffentliche Sonderzugfahrten mit Dieseltriebwagen durchführte. Ständiger Betrieb war angestrebt, kam aber nie zustande. Jetzt trennt sich die DER von der mittlerweile nicht mehr befahrbaren „Jeetzeltalbahn“, die schon bald nicht mehr vorhanden sein dürfte. Schon seit 2014 war hier wegen baulicher Mängel keinerlei Zugbetrieb mehr möglich.

Auf die beschriebene Weise ist im Wendland nur noch die Bahnlinie Lüneburg – Dannenberg in Betrieb. Diese eingleisige Strecke gehört zwar nach wie vor zur DB Netz AG, wird aber im Planbetrieb ausschließl. von Dieseltriebwagen der

Firma erixx befahren (648-Triebwagen). Sie pendeln im 2-Stunden-Takt zwischen Lüneburg West und Dannenberg Ost. Die Zeit von DB-Fahrzeugen ist auf der o.a. Bahnlinie vorüber, nachdem hier auch die einstigen Castor-Atom-Mülltransporte nicht mehr auftauchen.

EK-Sonderzüge gibt es seit langer Zeit nicht mehr. Der einst auch umfangreich mit ihrer Verwirklichung beschäftigte Hildesheimer Eisenbahnfreund Kurt T. Meyer ist heute noch im Museumsbahnbetrieb der Bahnlinie Derneburg – Bornum tätig. Der Betrieb mit den letzten Dampflokomotiven der Baureihe 078 endete bei der BD Hamburg noch im weiteren Verlauf des Jahres 1969. Noch Ende 1955 verfügte diese BD über den zahlenmäßig höchsten Bestand an 78er-Maschinen unter allen Bundesbahndirektionen überhaupt. 83 der 424 von der DB übernommenen 78er-Lokomotiven waren Ende 1955 im Bereich der BD Hamburg beheimatet. Die meisten davon dort in Hamburger Bahnbetriebswerken. Bis zum Ende des Jahres 1962 reduzierte sich dieser Bestand nur leicht auf 75 Maschinen. Darunter auch neun 78er, die im BW Lübeck beheimatet waren und vor allem auf der Bahnlinie nach Lübeck – Travemünde eingesetzt wurden. Ab 1963 reduzierte sich der 78er-Bestand in der BD Hamburg durch die Auslieferung neuer Diesellokomotiven der Baureihen V 100 und V 160 aber rasanter. Als die 78er-Maschinen der DB 1968 auch in deren BD Hamburg die Baureihenbezeichnung 078 erhielten, waren hier noch 18 von ihnen im Einsatz, die inzwischen alle im Bw Hamburg-Altona konzentriert waren. Ihre letzte feste Einsatzaufgabe im Personenverkehr bestand in der Beförderung der Nahverkehrszüge zwischen Hamburg-Bergedorf und Büchen sowie umgekehrt – das sogar sämtlich im Wendezugbetrieb. Im übrigen zogen die letzten Hamburger 078-Maschinen noch Leer-Reisezüge vom Bhf. Altona zum Abstellbhf. Langenfelde und umgekehrt. Die Beförderung der o.a. Nahverkehrszüge durch 78er-Dampflokomotiven endete im Herbst 1968. Diesellokomotiven der Baureihe 211 übernahmen auch hier die bisherigen 78er-Aufgaben und für die 078-Maschinen des BW Hamburg-Altona gab es nun keine festen Einsatzaufgaben und Einsatzpläne mehr. Bis zum Jahresbeginn von 1969 reduzierte sich ihr Bestand nochmals um die Hälfte auf neun Maschinen. Das waren 078 021, 190, 204, 234, 235, 246, 248, 371 und 468.

Trotzdem es keine festen Einsatzaufgaben mehr für den o.a. 078-Restbestand in der BD Hamburg gab, hielt sie erstmal noch an ihm fest und verwendete die letzten Hamburger 078 vor Arbeitszügen sowie für Sonder- und Reserveaufgaben. Aber bereits im April 1969 wurden die Maschinen 078 235 und 078 246 vom Bw Hamburg-Altona an das Bw Aalen in Baden-Württemberg abgegeben. Dort herrschte ein Mangel an 236-Diesellokomotiven zur Beförderung von Bauzügen für Elektrifizierungsarbeiten. Als Ersatz standen aber nur die mehr oder weniger arbeitslosen o.a. 078-Dampfer aus der BD Hamburg zur Verfügung, die dadurch in Aalen eine letzte kurzfristige Letzt-Heimat fanden. Den Hamburger 078-Maschinen 021 und 234 ging es am 21.9.1969 genauso- auch sie kamen zu diesem Zeitpunkt für Arbeitszugdienste dauerhaft zum Bw Aalen. Alle anderen noch im Bw Hamburg-Altona vorhandenen Lokomotiven dieser

Baureihe wurden noch im Sept. 1969 ausgemustert und anschließend verschrottet. Der Einsatz der Dampflok-Baureihe 78 hatte damit nach 45 Jahren in und um Hamburg sein endgültiges Ende gefunden.

Auf die beschriebene Weise wurde die Hamburger Lok 078 248 bald nach der geschilderten EK-Sonderzugfahrt, die auch das Ende der 78er-Ära in der BD Hamburg markieren sollte, aus dem Betrieb genommen und anschließend verschrottet. Sie teilte damit das Schicksal der meisten 78er-Lokomotiven. Insgesamt wurden von ihnen zwischen 1912 und 1927 bei versch. Herstellern 495 Exemplare gebaut. 424 von ihnen kamen nach dem 2. Weltkrieg zur Deutschen Bundesbahn und 53 zur Deutschen Reichsbahn in der DDR. Bei der DB begann die Ausmusterung ihrer nicht wenigen 78er-Maschinen im Dezember 1961. Die letzte Lok dieser Baur. wurde bei der DB mit Ablauf des Jahres 1974 ausgemustert. Die DR in der DDR trennte sich von ihrer letzten Lok der o.a. Baureihe 1972. Von den einst fast 500 Maschinen dieser Baureihe blieben nur fünf Lokomotiven der Nachwelt erhalten und werden museal gepflegt (78 009, 192, 246, 468 und 510- davon nur 009 im Bereich der östl. Bundesländer, alle anderen in der alten Bundesrepublik).

Unter den o.a. museal erhaltenen 78er-Lokomotiven ist nur noch eine einzige betriebsfähig. Die Lok 78 468, die heute zum Rollmaterial des Vereins „Eisenbahn-Tradition Lengerich e.V.“ (ETL) im westfälischen Lengerich gehört und dort erhalten und gepflegt wird. Sie kommt an nicht wenigen Terminen pro Jahr vor Sonderzügen zum Einsatz, die diese Museums-Dampflok auch weit über die Grenzen ihrer heute westfälischen Heimat-Region erscheinen lassen. Zu Bundesbahnzeiten war die Lok 78 468 bzw. 078 468 zeitweise auch in Hamburg beheimatet und ihrer neuen Karriere als historische Lok des o.a. Vereins besuchte sie mit Sonderzügen auch mehrmals bereits Bahnlinien, die einst zur Bundesbahndirektion Hamburg gehörten sowie Gleise in und um Hamburg. Auch in Lübeck war 78 468 als aktive Museumslok bereits zu Gast. In Lübeck waren 78er-Maschinen ja zeitweise auch mal beheimatet und kamen hier vor allem (wie schon erwähnt) auf der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde zum Einsatz. Lange her.

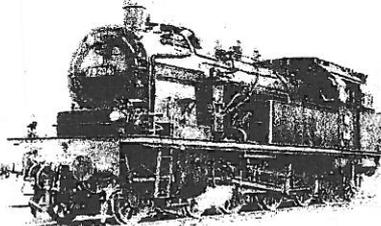
Von den noch erhaltenen Lokomotiven der Baur. 78 soll nun noch die Maschine 78 246 betriebsfähig aufgearbeitet werden. Sie war die letzte DB 78er unter Dampf und beendete mit Ablauf des Jahres 1974 (vor aktuell also 45 Jahren) die 78er-Einsatzära bei der DB. Bis zum April 1969 war auch 78 246 zeitweise im Bereich der BD Hamburg beheimatet. Ihre Betriebsnr. ist ähnl. der von Lok 78 248, die am 4. Mai 1969 den beschriebenen EK-Sonderzug in gelungener und schöner Fahrt durch das Wendland zog und damit das absolute Ende für die 78er-Maschinen der DB in deren damaliger BD Hamburg einleitete. Wer damals in diesem Zug mitfuhr, erinnert sich daran auch nach einem halben Jahrhundert immer noch sehr gerne!!!

Michael Hecht

Der Lüneburger Westbhf. bildete am 4.5.1969 den Ausgangspunkt für die Sonderzugfahrt, die der Eisenbahn-Kurier (EK) an diesem ersten Mai-Sonntag des Jahres 1969 mit der Dampflok 078 248

d. DB auf Bahnlinien der Gohrde und des Wendlandes durchführte.

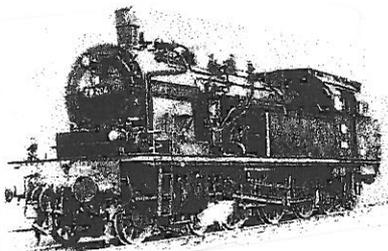
Das obere der neben stehenden Bilder zeigt den o. a. EK-Sonderzug am Morgen d. 4.5.1969 kurz vor seiner Abfahrt im Westbhf. v. Lünebg



Auf dem mittleren Bild ist dieser Sonderzug im Bereich der Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg zu sehen u. auf dem Foto darunter, als er die zu dieser Bahnlinie gehörende Brücke benutzt, auf der die genannte Strecke den Elbe-Nebenfluss Jeetzel überquert, der unweit der abgebildeten Stelle bei Hitzacker in die Elbe mündet.

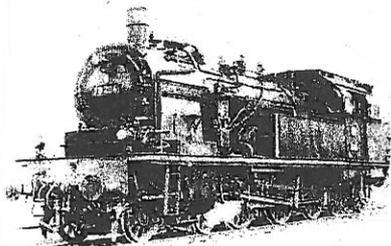


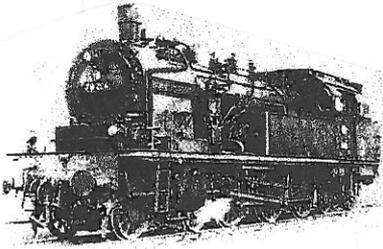
Fotos:
Michael
Hecht.



Auch das neben stehende Bild zeigt den EK-Sdzg., der am 4.5.1969 in der Gohrde und im Wendland unterwegs war, auf der Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg. Dieser Sonderzug bestand aus fünf DB-Eilzugswagen der Vorkriegs-Bauart ('Achttüerer'). Auf dem mittleren Bild ist er in dem zur genannten Strecke gehörenden Bhf. Dahlenburg zu sehen. Auf dem mittleren und unteren Bild ist der beschriebene und abgebildete EK-Sonderzug im Verlauf von Fotohalten zu sehen, die er im Bereich v. Dahlenburg auf freier Strecke absolvierte. Derartige Fotohalte waren 1969 auf DB-Strecken noch erlaubt und völlig selbstverständlich.

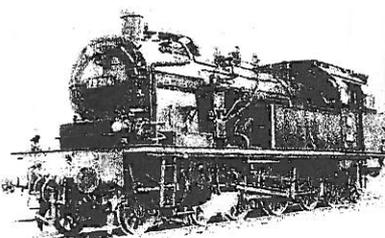
Fotos:
Michael Hecht.

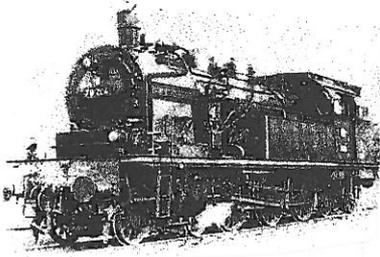




Neben stehend noch ein Unterwegs-Foto des EK-Sonderzuges, der sich am 4.5.1969 mit der DB-Dampflok 078 248 auf der Strecke Lünebg.-Dannenberg bewegte. Gut zu erkennen ist auch d. hauptbahnmässige Charakter dieser Strecke. Das auch auf dem Bild darunter. Bald danach war dann der Endpunkt der o. a. Bahnlinie erreicht: Der Ostbhf. von Dannenberg, wo der beschriebene und abgebildete Sonderzug nach d. Ankunft von Lüneburg her auf d. unteren Foto zu sehen ist.

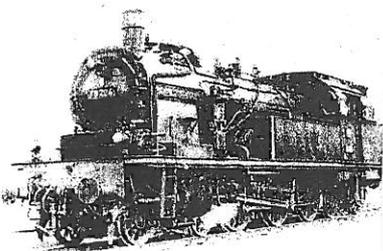
Fotos:
Michael Hecht.





Die DB-Dampflok 078 248, die am 4.5.1969 die Wagen des EK-Sonderzuges durch die Gohrde und das Wendland beförderte, verließ diese Wagen im Ostbhf. in Dannenberg zunächst und suchte die neben diesem Bhf. liegende Außenstelle d. Bw Lüneburg auf, in der ihre Wasservorräte ergänzt wurden, was die neben stehenden Bilder zeigen. Am Rand des Dannenberger Ostbahnhofes sind auf dem oberen Bild Wagen für den Viehtransport zu sehen, wie er seinerzeit noch umfangreich auf der Schiene im Wendland getätigt wurde.

Fotos:
Michael
Hecht.





Interessant in der Außenstelle Dannenberg Ost des Bw Lüneburg war deren zweiständiger Rundlokschuppen. Derartige Lokschuppen-Bauten waren selten und am 4.5.1969 pausierten in diesem Schuppen im Dannenberger Ostbhf. DB-Schienenbusse der Baur. 795. Diese einmotorigen Schienenbusse und ihre 995-Beiwagen wickelten zum Aufnahme-Zeitpunkt den Hauptteil des Plan-Personenverkehrs auf den Wendland-Strecken ab. Es gab aber auf der Strecke Lüneburg-Dannenberg auch lokbespannte Personenzüge. Dazu gehörte auch der Ausflugszug von Hamburg nach Dannenberg und zur. an Sonntagen, dessen Fahrzeuge am 4.5.1969 ebenfalls im o. a. Bhf. zu sehen waren. An diesem ersten Mai-Sonntag von 1969 wurde dieser Zug von Lüneburg bis Dannenberg und zurück von der damals im Bw Lübeck beheimateten DB-Diesellok 212 127 befördert. Von Hamburg bis Lüneburg (Westbhf.) und zur. fuhr dieser Zug in Ellok-Beförderung. Später wurde er unter dem Namen 'Wildsau' bekannt, führte zeitweise sogar einen Gastronomiewagen mit und wurde in seinem Diesellok-Streckenteil von einer 218-Masch. gezogen. Heute gibt es diesen Ausflugszug ins Wendland längst nicht mehr. Fotos: Michael Hecht.

Der EK-Sonderzug,
der mit der da-
mals noch im Bw
Hamburg-Altona
stationierten
DB-Dampflok
078 248 am
4.5.1969 im
Wendland unter-
wegs war, fuhr
von Dannenberg
Ost nach Uelzen
weiter, wobei
die genannte
Lok hier aber
in 'Rückwärts'-
Stellung fuhr.
In der ist das
Dampfross
078 248 auf dem
oberen der neben
stehenden Bilder
vor Sonderzug-
abfahrt nach
Uelzen im
Dannenger
Ostbhf. zu
sehen und auf
den Bildern
darunter im
Bereich der
Bahnlinie
Dannenberg-
Uelzen. Bis
auf wenige
Schienenreste
gibt es diese
Bahnlinie heute
nicht mehr.
Durchgehend
ist sie längst
nicht mehr
benutzbar.
1969 fuhren
hier sogar
noch planm.
Personenzüge.
Allerdings
waren das
sämtl. Schie-
nenbusse und
an Sonntagen
ruhte hier d.
Regel-Personen=
verk. bereits
damals. Was d.
o. a. EK-Sdztg.
am 4.5.1969
hier viele
Möglichkeiten
f. Unterwegs-
Fotografie
brachte.
Fotos:
Michael Hecht



Von Uelzen aus gelangte der beschriebene und abgebildete EK-Sonderzug am 4.5.1969 auf der elektrifizierten Hauptbahnstrecke Hannover-Hamburg nach Lüneburg zurück, wobei die Sonderzug-Lok 078 248 nach Sdztg.-Fahrtrichtungswechsel in Uelzen hier wieder 'richtig' herum fahren konnte. In dieser Position zeigt das neben stehende Bild diese Lok am späten Nachmittag des 4.5.1969 nach Sonderzug-Rückkunft im Hbf von Lüneburg. Am linken Bildrand kann man den aus einer 798/998-Schienenb.-Einh.bestehenden Planzug Pto 3721 sehen, mit dem der Sonderzug-Mitfahrer und Fotograf zurück von Lüneburg nach Lübeck gelangte.

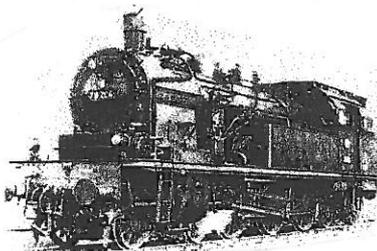


Vor der Abfahrt dieses Schienenbusses mußte aber noch die Ank. des P 3722 von Lübeck im Lüneburger Hbf abgewartet werden. Dieser Zug ist bei seiner Ank. in diesem Bhf. auf dem neben stehenden Bild zu sehen. Bemerkenswert mit einer 212- und einer 221-Diesellok bespannt, rollte er hier an den Fahrzeugen des o. a. EK-Sonderzuges vorbei - incl. von dessen Dampflok 078 248.



Die Betr.-Nr. u. Beheimatungs-Daten am Führerhaus von Dampflok 078 248 im Zustand vom Mai 1969 zeigt das neben stehende Bild. Wenig später wurde diese Lok als eine der letzten Hamburger 78er-Maschinen ausgemustert. Es folgte die Verschrottung.

Fotos:
Michael Hecht.



Am 4.5.1969 war DB-Dampflokomotive 078 248 aber noch in Betrieb und nach Beendigung der an diesem Tag mit ihr erfolgreich und sehr schön durchgeführten EK-Sonderzugfahrt verließ sie im Lüneburger Hbf erneut die für diese Fahrt eingesetzten 'Achtstürer'-Eilzugwagen. Solo dampfte 078 248 ins nahe Bw Lüneburg, wo abermals ihre Wasservorräte ergänzt wurden. Anschließend brachte sie die Sonderzug-Wg. in Lr-Fahrt v. Lüneburg nach Hamburg zurück, wobei kurzfristig sogar höchst offiziell an dieser Fahrt Fahrgäste teilnehmen durften. Schon wenige Monate nach der beschriebenen u. abgebildeten EK-Fahrt endete der 78er-Einsatz in und um Hamburg nach 45 Jahren. Wenige der 1969 noch in Hamburg eingesetzten Maschinen dieser insges. sehr erfolgreichen Lokbaureihe kamen noch von Hmb aus in süddeutsche Bw's. Alle anderen wurden in Lübeck bei d. Firma Hinrichs 1970 verschrottet. Dazu gehörte auch d. 78er mit rundem Führerhaus-Dach aus der ersten 78er-Serie, d. auf dem mittleren Foto im Sommer 1970 im Orts-Gbf von Lübeck bereits kalt u. ausgemustert mit anderen Dampfzügen gleichen Schicksals darauf wartet, zur genannten Firma Hinrichs in den Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord (Posener Str.) z. Verschrottg. gebracht zu werden.



Das obige Foto zeigt nochmal den bereits an anderer Stelle abgebildeten und von Lübeck nach Lüneburg verkehrenden P 3722, der 1969 an Sonntagen von einer Diesellok der Baur. 212 und einer Diesellok der Baur. 221 gemeinsam gezogen wurde. Für die vier 3- yg-Wagen dieses Zuges völlig übermotorisiert; aber die 221 wurde zur Übernahme d. Schnellzuges Hannover-Kiel nach Lüneburg mitgenommen. Auf dem genannten Bild fährt der P 3722 im Sommer 1969 am Lübecker Rangierbahnhof (heute HgbF) vorbei. Heute fahren auf d. Strecke Lübeck-Lüneburg im Plan-Pv nur noch 648-Dieseltriebzüge der DB Regio AG. Fotos: Michael Hecht.

ARBEITSGEMEINSCHAFT
EISENBAHN - KURIER
565 Solingen
Buscher Feld 17

Kurt Meyer
32 Hildesheim, 8. Feb. 1969
Annenstraße 44

E I N L A D U N G

Z U D E R D A M P F L O K S O N D E R F A H R T

am SONNTAG, den 4. MAI 1969

M I T E I N E R L O K D E R B R 78 (2' C 2' h 2 t)

Lieber Dampflokfreund !

Zu unserer 6. DAMPF-SONDERFAHRT - jedoch der ersten im Bereich der Bundesbahndirektion Hamburg - laden wir Sie herzlich ein.

Diese Dampfahrt mit einer klassischen Hamburger Dampf-S-Bahn-Type, der preuss. Gattung T18 = BR 78 des Bahnbetriebswerkes Hamburg-Altona soll den Charakter eines Maiausfluges haben.

Unsere Fahrt beginnt gegen 9.00 Uhr in Lüneburg und wie immer haben wir besonderen Wert darauf gelegt, daß Anschlußmöglichkeiten aus allen Richtungen vorhanden sind.

Mit Ausnahme des Teilstücks Uelzen - Lüneburg nimmt unser Sonderzug seinen Verlauf ausschließlich über eingleisige Nebenstrecken, die durch die Zonengrenznahe nur noch ein geringes Verkehrsaufkommen haben.

Folgende Fahrtroute haben wir ausgewählt: Lüneburg - Dahlenburg - Dannenberg-Ost - Lüchow - Dannenberg-West - Uelzen - Lüneburg (an ca. 17.00^h).

Da sonntags der Verkehr auf den von uns befahrenen Strecken noch weiter eingeschränkt ist, war es uns möglich, viele Fotohalte und Bewegungsaufnahmen einplanen zu können (u.a. Ilmenau-Viadukt bei Uelzen). Außerdem hoffen wir, Ihnen die Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn sowie die T3 (Typ Pudel) der Uelzener Zuckerfabrik zeigen zu können.

Größere Pausen sind in Dannenberg, Lüchow und Uelzen vorgesehen.

Der F A H R P R E I S für die 170km lange Strecke beträgt DM 12,50 ;
Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr DM 9,-- .

Auf 75km zur Anreise nach Lüneburg gewährt die DB bei Vorlage der Sonderzugkarte eine Anschlußermäßigung von 50%.

Bitte benutzen Sie das anhängende Anmeldeformular!

Die Fahrkarten mit dem Programm gehen Ihnen rechtzeitig vor dem Fahrttermin zu. Aus Erfahrung empfehlen wir Ihnen wegen der beschränkten Platzzahl eine frühzeitige Anmeldung; ein Anmeldeschluß besteht jedoch nicht!

Wir wünschen Ihnen bereits heute eine erlebnisreiche Fahrt!

ARBEITSGEMEINSCHAFT
EISENBAHN - KURIER

Oben ist die Einladung, Ausschreibung und Werbung für die Sonderzugfahrt im Original zu sehen und zu lesen, die der Eisenbahn-Kurier (EK) am 4. Mai 1969 von Lüneburg aus ins Wendland hinein durchführte. Man beachte auch den Teilnehmerpreis für diese Fahrt: 12,50 DM - das sind umgerechnet ca. 6,25 Euro. Heute würde die Teilnahme an einer vergleichbaren Fahrt etwa das zehnbis elffache kosten. Mit Lok 78 468 des Vereins 'Eisenbahn-Tradition Lengerich e. V.' (ETL) gibt es immer noch eine betriebsfähige 78er und ein weitgehendes 'Remake' der EK-Fahrt vom 4.5.1969 wäre theoretisch möglich. Wenn auch nur noch auf der Strecke von Lüneburg nach Dannenberg und auch bestimmt nicht mehr zum Preis von vor 50 Jahren. Lohnend wär's trotzdem; denn die genannte Strecke hat sich ihr Bild des Jahres 1969 noch in mehreren Bereichen bis heute erhalten !

Kursbuch-Fahrpläne für die Strecken Uelzen-Dannenberg und Lüneburg-Dannenberg im DB-Kursbuch 1 9 6 9

109g. h

109g Uelzen - Dannenberg und zurück

Alle Züge 2. Klasse

Hannover Hbf 211		ab	7.40	9.40	12.05	12.32	16.00	16.00	17.02	17.02	18.31	20.32			
BD Hamburg		Zug oder Fahrt Nr	5301	5303	4971	5317	5311	5309	4973	5319	4975	5313	4977	4979	5315
0	Uelzen 209. 209a. 211	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
7	Malzen	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
8	Masendorf	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
11	Oetzen	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
17	Weste Dorf (Kr Uelzen)	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
21	Stoetze	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
28	Zernien	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
32	Pudripp	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
37	Karwitz (Kr Dannenberg)	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
42	Dannenberg West	ab	5.55	5.55	8.39	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a
45	Dannenberg Ost	an	7.30	9.40	11.10	12.05	13.41	17.05	17.31	18.37	18.54	20.40	21.55	a	

109h Lüneburg - Dannenberg - Lüchow

* 2109/h Lüneburg - Dannenberg - Lüchow

Hamburg Hbf 109		ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
BD Hamburg		Zug oder Fahrt Nr	1306	1308	1310	1312	1314	1316	1318	1320	1322	1324	1326	1328	1330
0	Lüneburg	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
5	Wendisch Evern	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
12	Vastorf	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
14	Rohstorf	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
17	Bavendorf	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
21	Dumstorf	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
23	Dahlenburg	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
27	x Neetzendorf	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
30	x Oldendorf	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
33	Gährde	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
37	Leitstade	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
43	x Harlingen	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
47	Hitzaaker	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
50	x Pisselberg	ab	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
51	Dannenberg Markt	an	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30
53	Dannenberg Ost	an	13.06	13.08	13.10	13.12	13.14	13.16	13.18	13.20	13.22	13.24	13.26	13.28	13.30

Hamburg Hbf 109		ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
BD Hamburg		Zug oder Fahrt Nr	1332	1334	1336	1338	1340	1342	1344	1346	1348	1350	1352	1354	1356
0	Lüneburg	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
5	Wendisch Evern	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
12	Vastorf	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
14	Rohstorf	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
17	Bavendorf	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
21	Dumstorf	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
23	Dahlenburg	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
27	x Neetzendorf	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
30	x Oldendorf	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
33	Gährde	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
37	Leitstade	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
43	x Harlingen	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
47	Hitzaaker	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
50	x Pisselberg	ab	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
51	Dannenberg Markt	an	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30
53	Dannenberg Ost	an	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30

a = außer Sa d = ab 1. IX. e = während der Schulferien 17 Minuten früher
 b = täglich außer Sa g = bis 30. VIII. f = während der Schulferien 25 Minuten früher
 c = Sa und + A Bus hält nicht am Bahnhof