

ÖBB 2020

ÖBB 2020



Die Lokbaureihe 2020 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wurde als Lok des ÖBB-Fahrzeugbestandes in nur einem einzigen Exemplar gebaut. Bei diesem handelte es sich um eine 2.200 PS starke, vierachsige und mit hydraul. Kraftübertragung ausgestattete Groß-Diesellok, die 1960 von d. österr. Simmering-Graz-Pauker-Werken

(SGP) zunächst auf eigene Rechnung gefertigt wurde. Das auch mit einigen Konstruktions-Merkmalen der deutschen Diesellok-Baureihe V 200. SGP erhoffte sich durch den Bau der o. a. Lok mehrere Aufträge für eine Serienfertigung diese Loktyps. Die beschriebene SGP-Maschine absolvierte deshalb auch zahlreiche Vorstellungs- und Probefahrten im In- und Ausland. Daraufhin konnte das SGP-Werk 50 Maschinen dieses Typs ab 1962 an die Staatsbahn in Bulgarien liefern. Es blieb aber die einzige Bestellung für diesen SGP-Loktyp. Die heimischen ÖBB zeigten wegen der immer mehr voran schreitenden Elektrifizierung ihres Streckennetzes kein Interesse daran, kauften aber Ende der 1960er Jahre das einzige in Österreich vorhandene Exemplar und setzten es als Lok 2020.01 ein. Das unter anderem vor Schnellzügen von Wien aus zum ungarischen Grenzbhf. Hegyeshalom. Ab 1972 wurde dieser ÖBB-Lokeinzelgänger, der damals auch seine Zugheizanlage (Dampfkessel) verlor, nur noch in untergeordneten Diensten verwendet. Ab 1977 fast nur noch vor Bauzügen. Am 6.5.1980 wurde die dieselhydraul. Lok 2020.01 von den ÖBB ausgemustert. Sie wurde danach stationäres Lokdenkmal in Wien und 2002 von d. ÖBB an den Österr. Club für Diesellok-Geschichte (ÖCG) verkauft. Als weiterhin nicht betriebsfähiges Denkmals-Exponat gehört die 2020-Lok heute noch zur Fahrzeugsammlung dieses Vereins; wird von ihm aber öffentl. leider kaum gezeigt. Die am Anfang der 1960er Jahre von SGP (an die bulgarische Staatsbahn) gelieferten 50 Maschinen gleichen B Typs waren in Bulgarien unter der dortigen Baur.-Bezeichnung O4 bis zum Anfang des nun zu Ende gehenden Jahrzehnts im Einsatz. Die letzten Maschinen wurden dort 2011 ausgemustert.

Michael Hecht

VOR 45 JAHREN: EIN BEWEGTER JAHRESWECHSEL

Was bei der Eisenbahn heute Nostalgie ist, war hier gestern noch normaler Betrieb und Fahrzeuge, die vor Jahren noch wie selbstverständlich über die Gleise rollten und teilweise noch neu waren, sind heute Museumsstücke oder gar nicht mehr vorhanden.

Diese Gedanken gingen mir durch den Kopf, als ich neulich nach alten Unterlagen für Daten in einem Kapitel einer Ausgabe vom 'LBE-Express' kramte und dabei auch Notizen über eine private Fahrt entdeckte, die ich mit meinem Freund und unserem Berliner Mitglied Harald Tschirner vor exakt dreißig Jahren unternahm. Nun waren wir beide damals sehr viel auf europäischen Schienen unterwegs - noch nie hatten wir aber Silvester und Neujahr auf Gleisen verbracht.

Das sollte nun zum Jahreswechsel 1974/75 endlich nachgeholt werden in einer Rundreise, an deren Beginn ich zunächst alleine am Montag, d. 30.12.1974 im damals schon auf eine zweite Hallenrenovierung wartenden Lübecker Hauptbahnhof in den Eilzug E 3053 stieg und mit diesem Zug nach Hamburg Hauptbahnhof fuhr. Es war die Zeit, als Eilzüge der Strecke Lübeck - Hamburg, die in Hamburg Hauptbahnhof Anschluß an die (damals noch ausschließlich die 1. Klasse führenden) IC-Züge hatten, die Bezeichnung "HANSA-CITY" trugen, was sich aber eigentlich nur auf die Angabe in den Kursbuchfahrplänen beschränkte und sonst am und im Zug nicht erkennbar war.

Aber E 3053 war 1974 so ein "HANSA-CITY". Einen der damals noch von der DB eingesetzten ehemaligen Lübecker-Büchener Doppeldecker enthielt er nicht; aber es zog ihn die Bundesbahn-Diesellok 220 007 - 9, die zehn Jahre später zur Museumsmaschine wurde.

Aber an so etwas dachte man 1974 noch nicht. 220 bewegten sich damals noch ständig in einer Vielzahl auf den Gleisen zwischen den Hansestädten Lübeck und Hamburg sowie deren Umgebung. Vor den Schnellzügen nach/von Berlin hatten sie zwischen Hamburg und Büchen allerdings mit Beginn des Winterfahrplans 1974/75 für die stärkeren Maschinen der 221 Platz gemacht, wobei alle zur Bundesbahndirektion Hamburg gehörenden 220 und 221 im Bahnbetriebswerk Lübeck beheimatet waren.

So zog bis Büchen auch die Lok 221 134 - 0 den von Hamburg nach Berlin fahrenden Schnellzug D 339, mit dem ich nun weiterfuhr, um Harald Tschirner in seinem Wohnort Berlin zu treffen.

Normalerweise hätte ich auch in Büchen in diesen Zug einsteigen können; aber ich wollte einerseits mal hinter einer 221 von Hamburg nach Büchen fahren und andererseits einen der begehrten Plätze im Speisewagen ergattern, die in der Regel bei Einstieg in Büchen längst alle belegt waren. Und für die Fahrt durch die DDR in Dunkelheit war ein gastronomisches Umfeld doch recht angenehm.

Diese Fahrt begann gleich hinter Büchen, weshalb die Bundesbahn-Diesellok 221 134 - 0 den D 339 in Büchen verlassen hatte und seine weitere Beförderung der Reichsbahn-Diesellok 118 116 - 3 (Bahnbetriebswerk Schwerin) überließ, die diesen Zug nun nach Berlin brachte.

Die Zeit als noch DR-Dampflokomotiven der Baureihe 01.5 die Schnellzüge zwischen Hamburg und Berlin beförderten, war bereits 1½ Jahre vorbei. Jetzt wurde in Büchen von Bundesbahn- auf Reichsbahnlok umgespannt und die Dampflokbeförderung beschränkte sich nur noch bei einzelnen Zügen auf den Streckenabschnitt Wittenberge - Berlin. Einige fuhren auch durchgehend mit einer DR-Diesellok von Büchen bis Berlin: D 339 gehörte dazu.

An Geschwindigkeiten von 230 km/h war hier damals noch nicht zu denken. Die Strecke war sogar größtenteils noch eingleisig und es ging langsam voran. Im Zug wartete man inzwischen mit Spannung auf die "Stempelmänner", die einem in ihren Bauchläden das Transitvisum für die Reise durch die DDR ausstellten. Wie aufmerksam habe ich jedesmal diesen von viel Schreiberei, Gesichtsguckerei und Stempelklopperei begleiteten Vorgang der Identifizierung (es handelte sich gemäß dem Vier-Mächte-Abkommen um keine Kontrolle!) beobachtet. Innerlich mit viel Spannung; aber auch mit einer gehörigen Portion Amusement.

Nach Fahrt durch ein finsternes Mecklenburg und Brandenburg wurde über den Grenzbahnhof Griebnitzsee bei Potsdam (über Staaken fuhr man noch nicht) West-Berlin erreicht, wo mich am dortigen "Hauptbahnhof", dem Bahnhof Zoo, bereits Harald Tschirner erwartete.

Nach kurzer Nacht bei ihm zu Hause verließen wir Berlin am nächsten Morgen schon früh. Es war der letzte Tag des Jahres 1974 und wir begannen ihn mit einer Fahrt im D 303 von Berlin nach Nürnberg. Auch das war ein Schnellzug, der dem Transitverkehr von West-Berlin durch die DDR hindurch in die (damalige) Bundesrepublik diente. Insgesamt fuhr er von Berlin nach München und Harald Tschirner und ich stiegen in diesen langen Zug wieder im Bahnhof Zoo ein.

Mit ihm stand eine ganz schön lange Fahrt durch die DDR bevor; denn die Strecken von Berlin nach Probstzella und Hof waren die längsten Transitverbindungen auf der Schiene durch die DDR hindurch. D 303 fuhr auf der nach Probstzella, wobei ihn durchgehend die Reichsbahn-Diesellok 118 252 - 6 (Bahnbetriebswerk Halle P) beförderte.

Derartige Diesellok-Langläufe waren inzwischen auf deutschen Schienen eine Besonderheit und auf der Fahrt quer durch die Mitte und den Süden der DDR bekam man doch viel interessanten Eisenbahnbetrieb zu sehen, zumal D 303 die DDR am Tage durchfuhr. Da bekam man auch die eine oder andere Dampflokomotive oder verschiedene Ellok-Oldtimer zu Gesicht.

Überhaupt war es natürlich interessant, die DDR und ihren Bahnbetrieb gewissermaßen wie in einem Film an sich vorüberrollen zu lassen. Raus durfte man aus dem Zug, der ohnehin kaum hielt, auf keinen Fall - und es durfte natürlich auch niemand hinein, wofür ganze Herden von "Kontrollorganen" drinnen und draußen aufpaßten. Man wurde also gewissermaßen in einem Käfig durch einen Käfig gefahren und irgendwie war die Situation auch paradox.

Als Eisenbahnfreund verwischte man die bedrückenden Gedanken über damals noch deutsche Wirklichkeit durch die Beobachtung des interessanten Bahnbetriebs, der für D 303 auch die langsame Fahrt durch die Dampflokomotivhochburg Saalfeld mit ihren 95er-Riesen brachte.

Bald danach wurde dann der Grenzbahnhof Probstzella erreicht. Der lag zwar noch auf DDR-Gebiet, hier begann aber bereits der Fahrdraht der elektrifizierten Streckenfortsetzung nach Nürnberg, weshalb die Züge bereits in Probstzella von Elektrolokomotiven der Bundesbahn übernommen wurden. Das war auch beim D 303 so, den die DR-Lok 118 252 - 6 nach langer Fahrt von Berlin in Probstzella verließ. Die Maschinen der Baureihe 118 trugen damals noch die Hauptlast des Transit- und Schnellzugverkehrs bei der DR, während die ersten 132 hier noch ihre Anfangs-Gehversuche absolvierten.

Nachdem 118 252 - 6 am 31.12.1974 in Probstzella den D 303 verlassen hatte, setzte sich vor diesen Schnellzug hier die Bundesbahn-Ellok 110 004 - 9 (Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf), eine der Vorserien-110! An den Zugschluß des D 303 setzte sich die Bundesbahn-Ellok 194 572 - 4 (Bahnbetriebswerk Nürnberg Rbf). Dieses DB-"Krokodil" schob diesen schweren Zug über die Rampe des Frankenwaldes von Probstzella über Ludwigsstadt bis Steinbach am Wald nach. Dabei wurde auch die innerdeutsche Grenze passiert und vom Streckennetz der Deutschen Reichsbahn auf das der Deutschen Bundesbahn gewechselt.

Auf dem erreichte D 303 am Mittag des 31.12.1974 Nürnberg, wo Harald Tschirner und ich diesen Zug verließen und in den D 754 nach Stuttgart umstiegen. Den zog eine der in Süddeutschland stationierten 221-Maschinen, nämlich 221 144 - 9, die im badischen Villingen beheimatet war, aber oft auch planmäßig bis Nürnberg kam, weil von dort nach Stuttgart noch nicht durchgehend elektrisch gefahren werden konnte.

Nachdem Harald Tschirner und ich im D 754 über Crailsheim und Backnang in der Neckarmetropole eingetroffen waren, fuhren wir hier am Nachmittag des Silvestertages 1974 noch ein bißchen Straßenbahn. Die war damals auch noch eine solche mit ausschließlicher Meterspur, keinen Tunnelstrecken und jeder Menge GT-4-Fahrzeugen. Wir fuhren auch noch mit der "Zacke", Stuttgarts Zahnrad-Straßenbahnlinie, auf der 1974 noch herrlich alte Wagen fuhren und gelangten schließlich nach Stuttgart-Obertürkheim, von wo aus wir zum Bahnhof der Nachbarstadt Esslingen fuhren.

Statt des üblichen Oberleitungsbusses (der heute noch fährt) kam hier aber am Silvesternachmittag des Jahres 1974 ein Dieselbus zum Einsatz. Es handelte sich um den damaligen Wagen Nr. 45 des Städtischen Verkehrsbetriebes Esslingen, einen Daimler-Benz-Gelenkbus des Typs 0 317 mit Vetter-Aufbau und damit ein Fahrzeug der Type von Bussen, die mir damals aus meiner Heimat Lübeck nur allzu gut bekannt waren.

Von Esslingen nach Stuttgart Hauptbahnhof ging es mit dem Eisenbahn-Vorortverkehr zurück. Und zwar im Triebwagen-Oldtimer 465 016 - 4, der im Vorläuferbetrieb von Stuttgarts heutiger S-Bahn noch eine Selbstverständlichkeit war.

Ebenso die elektrischen Rangierlokomotiven der Baureihe 163, die sich im Vershubbetrieb des Stuttgarter Hauptbahnhofs nützlich machten, in dem es vor 45 Jahren noch viel zu tun gab. So fuhr hier am Abend des 31.12.1974 die Ellok 163 002 fleißig hin und her und gebärdete sich lauter als eine Diesellok, zumal es um diese Zeit bereits immer ruhiger wurde im o. a. Hauptbahnhof.

Harald Tschirner und ich aßen hier noch, besorgten uns dem Anlaß unserer Fahrt entsprechend eine Pulle Sekt und stiegen dann in den D 596, mit dem wir durch die bevorstehende Silvesternacht nach Hamburg fahren wollten.

Nacht-Schnellzüge gab es 1974 bei der Deutschen Bundesbahn noch reichlich. In der Nacht des Jahreswechsels waren sie stets alle recht leer - wer fuhr in dieser Nacht schon mit der Eisenbahn durch die Gegend.

Höchstens Bahnverrückte wie Harald Tschirner und ich, die am späten Abend des 31.12.1974 in Stuttgart Hauptbahnhof einen weitgehend leeren D 596 vorfanden, in dem wir es uns in einem Sitzwagenabteil gemütlich machten. Der dazugehörige Wagen "gehörte" uns alleine.

Pünktlich um 21.56 Uhr verließ die lange, aus Sitz-, Schlaf- und Liegewagen bestehende Kette des D 596 Stuttgart. Dieser Zug fuhr noch über Heilbronn und Würzburg zur alten Nord-Süd-Strecke, wie es damals die meisten Schnellzüge

zwischen Stuttgart und Hamburg taten. Heute ist der Fern-Reisezugverkehr auf der Bahnverbindung Stuttgart - Heilbronn - Würzburg längst Geschichte.

Vor dreißig Jahren war das noch anders und die DB-Ellok 110 393 - 6 (Bahnbetriebswerk Stuttgart) brachte den "Geisterzug" D 596 am späten Abend des 31.12.1974 zunächst nach Heilbronn. Hier endete seinerzeit der elektrische Betrieb, die weitere Strecke bis Würzburg gehörte noch Diesel- und Dampflokomotiven.

Vor den Fern-Reisezügen machten sich hier die 220-Maschinen des Bahnbetriebswerks Würzburg nützlich, und so übernahm die seinerzeit dort stationierte Lok 220 051 - 7 den D 596 in Heilbronn, um ihn durch das badische Franken hindurch nach Würzburg weiter zu befördern.

Ein Ohrenschmaus für alle Diesellokfreunde, bei dem um Mitternacht, dem Jahreswechsel von 1974 auf 1975 der Bahnhof der Stadt Lauda erreicht wurde. D 596 hielt hier planmäßig und die wenigen Fahrgäste und das Zugpersonal dieses Zuges wünschten sich auf dem Bahnsteig ein frohes neues Jahr. Nebenan im ehemaligen Bahnbetriebswerk Lauda, dessen Anlagen noch eine Außenstelle des Bahnbetriebswerkes Crailsheim bildeten, wurde mit den Pfeifen der dort pausierenden Dampflokomotiven laut das neue Jahr begrüßt. Es war ein unvergeßliches Spektakel, als die Pfeifen von mehreren 23ern und 50ern ertönten, die im o. a. ex-Bahnbetriebswerk auf ihre nächsten Einsätze warteten. Die Bahnbetriebswerk-Außenstelle Lauda war damals noch eine sehr aktive Dienststelle, die noch für viel Dampflokeinsatz hier im nördlichen Baden-Württemberg sorgte. Wenig später sollte es aber damit vorbei sein, denn die Bahnlinie Heilbronn - Würzburg befand sich bereits in der Umstellung auf elektrischen Betrieb, der hier im Mai 1975 eröffnet wurde.

Als ich am 29.04.2004 mit dem Sonderzug "VLV-SCHWABEN-EXPRESS" nach vielen Jahren wieder einmal durch Lauda kam, mußte ich feststellen, daß dort die Schuppen der einstigen, längst geschlossenen Bahnbetriebswerks-Außenstelle noch stehen - das aber nun leer oder zur Unterstellung von Bussen!

Umsomehr erinnerte ich mich in diesem Moment an Silvester 1974 und den Jahreswechsel auf 1975, bei dem Harald Tschirner und ich natürlich auch nicht den Neujahrsgruß beim Lokführer der 220 051 - 7 vergaßen. Die zog den D 596 kurz nach Mitternacht weiter nach Würzburg und im Zug konnten wir beide nun endlich unsere Sektflasche köpfen und auf das neue Jahr anstoßen.

Im Würzburger Hauptbahnhof verschwand 220 051 in die Dunkelheit und die Ellok 103 234 - 1 (Bahnbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt) trat vor D 596 an ihre Stelle. Der fuhr nun auf der alten Nord-Süd-Strecke weiter. Die Schnellfahrstrecke von Würzburg nach Hannover gab es ja auch noch nicht. Harald Tschirner und ich dösten nun in unserem Abteil ein wenig. Ein weiterer Lokwechsel am D 596 störte unsere Ruhe im Hauptbahnhof von Hannover. 103 234 - 1 wurde hier gegen 110 477 - 7 (Bahnbetriebswerk Dortmund Bbf) getauscht, obwohl kein Fahrtrichtungswechsel stattfand und über Langenhagen weiter gefahren wurde. 103 234 - 1 war seinerzeit übrigens noch ziemlich neu!

Am frühen Morgen des Neujahrstages 1975 trafen Harald Tschirner und ich im D 596 in Hamburg Hauptbahnhof ein, wo wir mit mehreren "Übriggebliebenen" erstmal in der damals noch ziemlich spartanischen Bahnhofsgastronomie frühstückten. Unsere Tour zum Jahreswechsel war nämlich noch nicht beendet.

Um 8.10 Uhr verließen wir Hamburg Hauptbahnhof mit dem D 337 nach Berlin, den wir aber in Büchen verließen, wie auch die Bundesbahn-Diesellok 221 147 - 2, die diesen Zug hierher gebracht hatte.

Von Büchen aus ging es im E 3231 (Kiel - Bad Harzburg) weiter nach Lüneburg. Die Lok 220 013 - 7 beförderte diesen berühmten "Heckenexpress" im Langlauf bis zum Harz.

In Lüneburg stiegen wir dann um in den Nto 4774. Vom Lüneburger Westbahnhof rollten wir im Schienenbus 798 611 - 0 (Bahnbetriebswerk Buchholz) über Wulfsen, Marxen und Jesteburg nach Buchholz - das ging damals noch. Für Rückblende-Verhältnisse ganz normal ging es dann im N 4331 mit 141 317 - 8 (Bahnbetriebswerk Hamburg -Eidelstedt) nach Hamburg, wobei derartige Züge 1974 aber dort noch bis zum Hbf fuhren, weil man auf die Harburger S-Bahn noch neun Jahre warten mußte.

In Hamburg schloß sich noch ein bißchen U-Bahn-Fahrerei an, bis auch der Neujahrstag 1975 langsam zur Neige ging. Harald Tschirner fuhr von Hamburg nach Berlin in einem Zug, der zur Entlastung des völlig überfüllten D 339 verkehrte und Hamburg Hauptbahnhof um 16.57 Uhr, 17 Minuten vor dem D 339, verließ.

220 007 - 9 brachte diesen Entlastungszug von Hamburg nach Büchen und ich fuhr auf dieser Strecke noch mit. Innerhalb meiner beschriebenen Silvestertour benutzte ich damit zum dritten Mal die Strecke Hamburg - Büchen und wurde zum zweiten Mal von der Bundesbahn-Diesellok 220 007 - 9 befördert.

In Büchen verabschiedete ich mich von Harald Tschirner und stieg in den Schienenbus 798 619 - 3 (Bahnbetriebswerk Buchholz) um, der mich um 18.22 Uhr nach Lübeck brachte. An 628 war hier noch nicht zu denken. Im Lübecker Hauptbahnhof ging für mich eine interessante Silvester-Rundreise zu Ende, die allenfalls von meist grauem Wetter getrübt wurde. Das vor mir liegende Jahr 1975 brachte dann viele Veränderungen - auch im Bahnbetrieb, wo sich die DB von ihren letzten Schnellzug-Dampflokomotiven verabschiedete.

Michael Hecht

SILVESTER-ABEND 1974
IN WÜRTTEMBERG

Auf den beiden oberen der neben stehenden Bilder warten am Silvester-Abend des Jahres 1974 die Bundesbahn-Diesellokomotiven 220 068 (damals Bw Würzburg) und 221 103 (damals Bw Villingen) im Hbf von Stuttgart mit dem E 1653 (Stuttg.-Nürnberg-Bayreuth mit Kurswagen Stuttgart-Berlin und Stuttgart-Prag) auf den Beginn ihrer Fahrt über d. Strecke Stuttgart-Aalen-Crailsheim-Nürnberg. Ab dort wird die Lok 221 103 (stationiert im badischen Villingen !) mit den Prager Kurswagen des E 1653 weiter als D 459 (Nürnberg-Prag) weiter bis zum deutsch-tschechischen Grenzbhf. Schirnding fahren. Auf dem oberen Bild ist deutl. der beleuchtete Mercedes-Stern des Stuttgarter Hbf-Turmes zu sehen. Dieser Turm steht heute noch - ansonsten präsentiert sich dieser Hbf 45 Jahre nach dem Entstehen der genannten Bilder als riesige Baustelle für das Bahnhofs-Großbauprojekt 'Stuttgart 21'.

Auf dem unteren Bild hat im Hbf von Heilbronn die DB-Diesellok 220 051 (damals Bw Würzburg) am späten Abend des letzten Tages vom Jahr 1974 den Schnellzug D 596 (Stuttgart-Hamburg) übernommen, um ihn von hier durch die Silvester-Nacht und das badische Franken hindurch nach Würzburg zu bringen. Wenige Monate später endete hier mit Aufnahme des elektr. Fahrbetriebes der 220-Einsatz. Heute fahren hier schon längst keine Fern-Reisezüge mehr. 1974 war das zeitlich noch weit entfernt. Man konnte noch im 'guten, alten' D-Zug von Stuttgart nach Würzburg rollen - und das sogar auch in der Nacht. Einschl. der von Silvester nach Neujahr. Wie z. B. vom 31.12.1974 auf den 1.1.1975.

Fotos! Michael Hecht.



EISENBAHN-NEUJAHR IN HOLSTEIN VOR 45 JAHREN: AM 1. JANUAR 1975

Im Verlauf der beschriebenen Jahreswechsel-Reise vom 31.12.1974 auf den 1.1.1975 wurde am Neujahrmorgen des Jahres 1975 im Bhf. Büchen ein längerer Aufenthalt eingelegt. Dieser Bahnhof war damals noch bundesdeutsche Grenzstation an der innerdeutschen Grenze, in deren Bereich ja auch damals noch die Strecke Hamburg - Berlin verlief. In jener Zeit wurde auch an den Festtagen zu Ostern, Weihnachten und zum Jahreswechsel ein Entlastungs-Reisezug eingesetzt, der von Hamburg Hbf über Büchen, Schwanheide und Hagenow Land nach Schwerin verkehrte. Seitdem in Büchen im Wechselverkehr zwischen DB und DR ein Lokwechsel von DB auf DR-Loks und umgekehrt stattfand (ab 1973) wurde der o.a. Entlastungszug bis Büchen von einer DB-Diesellok und ab dort von einer DR-Diesellok befördert. Dieser von Hamburg nach Schwerin verkehrende Entlastungszug fuhr auch am Morgen des 1.1.1975. Wagenmäßig bestand er aus Nahverkehrswagen der DB (Gattung n bzw. "Silberlingen") und von Hamburg Hbf bis Büchen beförderte ihn die damals im Bw Hamburg-Altona stationierte DB-Diesellok 218 202. Was eine Besonderheit war, weil die den Grenzübergang Büchen - Schwanheide benutzenden Schnellzüge von Hamburg bis Büchen und umgekehrt seinerzeit eigentlich ausschl. von DB-Lokomotiven der Baur. 220 und 221 befördert wurden. 218-Maschinen kamen vor diesen Zügen nicht zum Einsatz und auf der Strecke Hmb - Büchen wurden sie 1974/75 ausschl. im Gz-Dienst verwendet. So war schon d. 218-Beförderung des beschriebenen Entlastungs-Reisezuges eine kleine Sensation. Genauso aber die Tatsache, daß die Beförderung dieses Zuges von Büchen bis Schwerin durch die Reichsbahn-Diesellok 110 415, die 1974/75 im Bw Hagenow Land beheimatet war, erfolgte. Die grenzüberschreitenden Reisezüge des DB/DR-Übergangs Büchen/Schwanheide wurden damals planmässig sonst nur von DR-Dieselmotoren d. Baur. 118 ab Büchen gezogen. DR-Lokomotiven der Baur. 110 kamen planmässig nicht hierher - auch nicht im Güterverkehr. Auf den unteren Folgenden Bildern hat die DR-Lok 110 415 den beschriebenen und abgebildeten Entlastungs-Schnellzug Hmb - Schwerin am 1.1.1975 in Büchen zur Weiterfahrt nach Schwerin übernommen. Auf die beschriebene und abgebildete Weise vollzog sich am Neujahrmorgen v. 1975 (bei leider trübem Wetter) im Grenzbhf. Büchen ein interessanter Lokwechsel mit interessanten Lokomotiven vor einem interessanten Zug!

Die DR-Diesellok 110 415, die in Büchen den Entlastungs-Reisezug Hamburg - Schwerin am Neujahrmorgen des 1.1.1975 für die Beförderung von Büchen nach Schwerin übernehmen sollte, kam kurz zuvor in Lz-Fahrt von Hagenow und Schwarzenbek her nach Büchen und wartete hier zunächst auf den o.a. Zug auf den Gleisen, die sich damals noch im Bhf. Büchen in dem sich zwischen den Berlin - Hamburger und Lübeck - Lüneburger Teil erstreckten und vornehmlich für die Abstellung und Pausenzeit von DB-Diesellokomotiven dienten. Für die existierte hier auch eine Tankstelle. Vornehmlich hielten sich auf den o.a. Gleisen DB-Diesellokomotiven der Baur. 212, 220 und 221 vom Bw Lübeck sowie DB-Schienenbusse auf. Eine DR-Diesellok der Baur. 110, wie sie sich im beschriebenen Bereich des Büchener Bahnhofes am Neujahrmorgen von 1975 kurz aufhielt, war hier eine extreme Seltenheit.

Michael Hecht

VOR 45 JAHREN: NEUJAHRS-MORGEN 1975
IM BAHNHOF BÜCHEN

=====

Die folgenden Bilder zeigen die bereits an anderer Stelle dieser Ausgabe vom 'LBE-EXPRESS' beschriebenen Entlastungs-'Schnell'-Zug Hamburg-Schwerin am Morgen vom 1. Januar 1975 (wie der 1. Januar 2020 ein Mittwoch) im Bahnhof Büchen, der damals auch noch als bundesdeutsche Grenzstation an der seinerzeit noch vorhandenen innerdeutschen Grenze fungierte. Der abgebildete, aus Bundesbahn-Nahverkehrswagen des 'Silberling'-Typs bestehende Zug fuhr gewissermaßen als Vorzug zum damaligen 'Interzonenzug' Hamburg-Schwerin-Dresden, der vor allem auf der Strecke Hamburg-Schwerin im grenzüberschreitenden Festtagsverkehr sehr gut besetzt war und verstärkt DDR-Rentner beförderte, die zu den Festtagen in der damaligen Bundesrepublik, im Falle der Benutzung von diesem Zug vor allem hier in Hamburg und Schleswig-Holstein zu Verwandtenbesuchen weilten, zurück nach Hause brachten. Umgekehrt Bundesbürger, die Verwandte in der DDR besucht hatten. Für sie gab es Neujahr einen Entlastungs-Zug Schwerin-Hamburg im Rücklauf des o. a. Hinfahrt-Zuges. Den brachte wie auch schon beschrieben, die Bundesbahn-Diesellok 218 202 von Hamburg nach Büchen, wo ihn die Reichsbahn-Diesellok 110 415 zur Weiterfahrt nach Schwerin übernahm. Heute, 45 Jahre nach dem Entstehen der folgenden Bilder, ist der Bahnhof in Büchen schon seit fast 30 Jahren keine Grenzstation mehr.

Die Diesellok 218 202 wurde 1971 bei den Krupp-Werken gebaut und danach Ende August 1971 fabrikneu von der Deutschen Bundesbahn in Dienst gestellt. Vom 23.8.1971 bis zum 29.11.1975 war diese Lok im Bw Hamburg-Altona beheimatet. Nach Übernahme der Lok 218 202 durch die Deutsche Bahn AG war diese Maschine vom Mai 1999 bis zum Juni 2001 sogar im ehem. Reichsbahn-Gebiet (das hier in Rostock und Stendal) stationiert. Danach im bayerischen Kempten beheimatet, wurde die o. a. 218-Maschine im Mai 2009 von der DB Regio AG außer Betrieb genommen. Seither ist sie abgestellt.

Die Diesellok 110 415 wurde ebenfalls 1971 gebaut. Dieses aber seinerzeit bei den LEW-Werken in der DDR. Sie war nach ihrer Inbetriebnahme stets im Bw Hagenow Land beheimatet und erhielt in den 1980er Jahren einen stärkeren Motor. Nach diesem Umbau war die beschriebene Lok unter der Nr. 112 415 im Einsatz. 1992 erhielt sie die Betr.-Nr. 202 415. Mit der ging sie am 1.1.1994 auch auf die Deutsche Bahn AG über. Kurz zuvor war die beschriebene Lok in den Bestand des Bahnbetriebswerkes Schwerin übergegangen. Erstmals war dadurch nicht mehr das Bw Hagenow Land ihr Beheimatungs-Stützpunkt. Dieses Bw wurde am 1.12.1993 als Beheimatungs-Dienststelle aufgelöst. Das Bw Schwerin setzte die Lok 202 415 noch bis 1996 ein. Dann wurde diese Maschine ausgemustert und anschließend verschrottet.

Schnellzüge wie am 1.1.1975 beförderte die Lok 110 / 112 / 202 415 nur sehr selten. Im lokalen Personenzugdienst kam sie vor allem vor Zügen der Strecken Ludwigslust - Dömitz und Hagenow Land - Zarrentin zum Einsatz. Außerdem vor Personenzügen von Hagenow Land nach Schwerin, Ludwigslust und Boizenburg sowie umgekehrt.

Heute finden im Bhf. Büchen keine Vorgänge des Lokwechsels mehr statt. Im Regelbetrieb kommen keine Diesellokomotiven mehr hierher und auch im Sonder- und Gelegenheitsdienst sind sie an dieser Stelle nur sporadisch zu erleben. Der an anderer Stelle beschriebene mittlere Teil dieses Bahnhofes präsentiert sich heute als wild wirkende Brachfläche mit Ödnis, in der noch einigen oder anderen Gleisfragmente zu finden sind. Eisenbahnbetrieb findet in diesem Bereich vom Bahnhof Büchen schon lange nicht mehr statt.

Michael Hecht



ENTLASTUNGS-REISEZUG HAMBURG - SCHWERIN
AM NEUJAHR-SMORGEN VON 1975 IM BHF. BÜCHEN

=====

Der im linken Bildteil erkennbare, weiÙe Flachbau beherbergte zum Aufnahmezeitpunkt Büros und Räumlichkeiten vom Zoll und vom Bundesgrenzschutz (wie die heutige Bundespolizei damals noch hieß) - immerhin fungierte der Bahnhof Büchen ja seinerzeit auch noch als Eisenbahn-Grenzstation an der innerdeutschen Grenze. Die Baracken-Provisorien für Grenzabfertigungs-Vorgänge aus der Anfangszeit dieser Grenze wurden in den 1970er Jahren in Büchen durch modernere Festgebäude ersetzt - ähnlich wie etwa zur gleichen Zeit im benachbarten DDR-Grenzbahnhof Schwanheide, wo die neuen Gebäude für d. Grenzabfertigungs-Vorgänge aus d. Situation an der damaligen innerdeutschen Grenze heraus naturgemäß weitaus umfangreicher errichtet wurden als in Büchen. Aber sowohl hier als auch in Schwanheide richtete man sich in den 1970er Jahren auf einen längeren Bestand der o. a. Grenze ein. Sie bestand noch 1 1/2 Jahrzehnte lang.

Fotos! Michael Hecht.

NEUJAHRSMORGEN
1975 IM BHF.
BÜCHEN

=====

Die neben stehenden Bilder entstanden am Morgen des 1.1.1975 im Bhf. Büchen vor dem dortigen Eintreffen des Entlastg.-Reisezuges Hambg.-Schwerin. Den sollte ab Büchen die DR-Diesellok 110 415 übernehmen, die schon vorher in Lz-Fahrt alleine v. Hagenow Land her im Bhf. Büchen eingetroffen war und hier nun auf die Übernahme des o. a. Zuges wartete. Das geschah auf den Gleisen zwischen dem Hambg.-Berliner Teil und dem Lübeck-Lüneburger Teil des Bahnhofes Büchen, wo zum Aufnahmezeitpunkt vor allem d. Bundesbahn-Lokomotiven ihre Pausenzeiten in diesem damals noch eine Grenzstation bildenden Bhf. verbrachten. Hier gab es auch eine Tankstelle f. Diesel-Triebfahrz. Die 'Ost-V-100' 110 415 begegnete am 1.1.1975 in diesem Teil des Bhf. Büchen auch einer DB-Lok der Baur. 212, also einer 'West-V-100'. Die hielten sich hier damals oft und regelmäßig auf. So begegneten sich wie auch oben zu sehen am 1.1.1975 mal eine 'V 100' der DB und eine 'V 100' der DR im Grenzbhf. Büchen. Die 212-Maschinen waren hier wie gesagt damals täglich zu erleben - die 110-Lokomotiven der DR dagegen so gut wie gar nicht. An der DR-Lok 110 415 fuhr ebenfalls eine DB-Diesellok der Baur. 221 (vorbei. Es handelte sich um die Lok 221 147 (damals Bw Lübeck), die den D 337 (Hamburg-Berlin) am 1.1.1975 von Hamburg nach Büchen gebracht hatte.

Fotos! Michael Hecht.





VOR 45 JAHREN: NEUJAHRSTAG 1975

Auf dem oberen der obigen Bilder haben am Morgen des 1. Januar 1975 (der wie der 1.1.2000 viereinhalb Jahrzehnte später ein Mittwoch war), wie damals hier üblich, die Lokomotiven der Züge E 3235 (Hamburg-Lüneburg-Uelzen-Wittingen-Gifhorn-Braunschweig-Bad Harzburg-Goslar-Kreiensen) und E 3231 (Kiel-Lübeck-Büchen-Lüneburg-Uelzen-Celle-Lehrte-Goslar-Bad Harzburg.) im Hauptbereich des Lüneburger Personenbahnhofes die Züge getauscht. Bundesbahn-Ellok 103 002 (damals Bw Hamburg-Altona) hat den E 3235 von Hamburg bis Lüneburg gebracht und fährt nun vor dem E 3231 weiter, den sie bis Hildesheim befördert. DB-Diesellok 220 013 (damals Bw Lübeck) ist vor dem E 3231 von Kiel über Lübeck bis Lüneburg gefahren und setzt aber hier ihre Fahrt vor dem E 3235 fort, den sie bis Kreiensen befördert. Zusammen mit diesem Lok- und Zugtausch wurden zwischen den Zügen E 3235 und E 3231 auch Kurswagen-Gruppen Hamburg-Bad Harzburg. und Kiel-Kreiensen gewechselt. Die o. a. Langlauf-Eilzüge der Gattung 'Bauernblitz' bzw. 'Hecken-Express' gibt es längst nicht mehr. Sie beendeten ihre Fahrt (leider) 1988.

Auf dem unteren Bild stehen am ersten Tag des Jahres 1975 nachmittags im Bhf. Ahrensburg Vorortbahn-Züge von/nach Hamburg Hbf. Der umfangreiche Vorortbahnverkehr von Hamburg nach Ahrensburg und umgekehrt auf der Strecke Hamburg-Lübeck wurde zum Aufnahme-Zeitpunkt ausschl. mit im Bw Lübeck stationierten Diesellokomotiven der Baureihe 220 abgewickelt, die hier einstöckige 'Silberling'-Wendezüge beförderten. Heute erledigen diese Aufgabe Elektrolokomotiven der Baureihe 112.1 mit doppelstöckigen Wendezug-Einheiten. In den kommenden Jahren soll Ahrensburg von Hamburg her an das dortige S-Bahn-Netz mit eigenen Gleisen angeschlossen werden. Der bisherige Vorortbahnverkehr mit lokbespannten und nicht selten von ehem. Schnellzug-Lokomotiven beförderten Zügeinheiten ist dann hier vorbei. Für die 220-Maschinen vom Bw Lübeck endete er mit Beginn des Winterfahrplans 1976/77. 218-Lokomotiven traten damals die 220-Nachfolge im Vorortbahnverkehr Hamburg-Ahrensburg an. Sie wurden im Dezember 2008 von den Elektrolokomotiven der Baureihe 112.1 abgelöst, die hier heute noch im Einsatz sind. Fotos: Michael Hecht.

VERBLEIB VON BUNDESBAHN-LOKOMOTIVEN, DENEN IM VERLAUF DER BESCHRIEBENEN SILVESTER-
UND NEUJAHRS-REISE AM 31.12.1974 + 1.1.1975 (VOR 45 JAHREN) BEGEGNET WURDE

=====

- 103 002 = Gebaut 1965 bei Henschel/SSW, ausgemustert am 15.12.1986. Danach an Verkehrsmuseum Nürnberg (heute DB Museum). 1989 von dort als Leihgabe an das Deutsche Dampflok Museum in Neuenmarkt-Wirsberg. Die nicht betriebsfähige Lok gehört noch heute zur DDM-Fahrzeugsammlung, wird aber inzwischen im Spatenpark Herrnried als Lokdenkmal ausgestellt. Sie präsentiert sich dort im äußerlichen Zustand ihrer Indienststellung im Jahre 1965.
- 220 007 = Gebaut 1956 bei Atlas-MaK, ausgemustert im Frühjahr 1984. Danach unter der alten Betr.-Nr. V 200 007 bis zum Mai 2018 betriebsfähige Museumslok des Verkehrsmuseums Nürnberg bzw. des DB Museums mit Standort Lübeck. Seit Mai 2018 nicht mehr betriebsfähig. Seit Mai 2019 im Kulturlokschuppen Neumünster abgestellt.
- 220 013 = Gebaut 1957 bei Atlas-MaK, ausgemustert am 31.10.1984. Danach in der Schweiz bei d. SBB im Einsatz. 1999 Rückkehr nach Deutschland und Verkauf an die EBG, Altenbeken. Heute nicht betriebsfähig abgestellt.
- 220 014 = Gebaut 1957 bei Atlas-MaK, ausgemustert am 31.12.1984. Danach Verkauf an die SBB und Einsatz in der Schweiz. Dort 1996 verschrottet.
- 220 019 = Gebaut 1957 bei Atlas-MaK, ausgemustert am 11.6.1981. 1983 im Aw Nürnberg verschrottet.
- 220 051 = Gebaut 1957 bei Krauss-Maffei, ausgemustert am 30.4.1984. 1990 nach Italien zum dortigen Privatbahn-Einsatz verkauft. Dort noch vorhanden.
- 220 068 = Gebaut 1959 bei Krauss-Maffei, ausgemustert am 31.10.1984. Danach Verkauf nach Frankreich für Bauzugeinsatz. 1998 in Frankreich verschrottet.

Alle o. a. 220-Maschinen waren am Schluß ihrer aktiven Bundesbahn-Einsatzzeit im Bahnbetriebswerk Lübeck beheimatet.

Mus.-
Diesel-
lok
V 200 007
mit dem
hist.
LBE-
Doppel-
decker
Nr. 8
als
Sdzg. am
13.9.1992
in
Hamburg
Hbf.

Foto!
Michael
Althaus.

