

VOR 45 JAHREN: FEBRUAR-SONDERZUG AUF BESONDEREN GLEISEN - MIT DEM EISENBAHN-KURIER INS HOHE VENN

In der ausgehenden Februarzeit des Jahres 1975, vor aktuell also etwas über 45 Jahren genau, veranstaltete der damals auf dem Gebiet der Durchführung und Organisation von Sonderzugfahrten noch sehr umfangreich tätige und sich damals noch in Vereinsform präsentierende Eisenbahn-Kurier (EK) eine ganz besondere Sonderzug-Exkursion, die ihren Ausgangspunkt in Köln besaß. Besonders war diese Fahrt vor allem wegen ihres Zieles. Das bestand nämlich aus dem "Hohen Venn" und damit aus der landschaftlich sehr schönen und im deutsch-belgischen Grenzgebiet verlaufenden Region, die geologisch den äußersten Nordwesten des Rheinischen Schiefergebirges bildet und angrenzend an die Nordeifel eine weitgehende Hochfläche mit ausgedehnten Mooren und Waldbeständen darstellt.

Die Eisenbahn erschloss das "Hohe Venn" nur wenige Jahrzehnte lang. Nach einer relativ kurzen Blütezeit von 1890 bis 1920 war die große Zeit des Schienenverkehrs hier nach dem 2. Weltkrieg schon wieder vorbei und man konnte per Bahn in dieses Gebiet nur noch äußerst schwierig gelangen. Das galt vor allem für den Personenverkehr. Da mutete es geradezu sensationell an, als der durch seine gleichnamige Zeitschrift schon sehr bekannte und damals noch in Solingen ansässige Verein "Eisenbahn-Kurier" eine Tages-Sonderzugfahrt von Köln aus ins Hohe Venn anbot. Sie war genau für Sonntag, d. 23. Februar 1975 vorgesehen.

Da ich als Eisenbahnfreund auch besonders ein Fan von der Bereisung von nur selten zu befahrenden Strecken und Gleisen war und noch bin, wollte ich mir die Mitfahrt in dem ins Hohe Venn rollenden EK-Sonderzug auf keinen Fall entgehen lassen und buchte rechtzeitig eine Karte dafür beim EK, dessen begeisterter Leser ich seit 1967 war und auch heute noch bin.

Diese Fahrkarte erhielt ich auch und so trat ich auch am Tag vor der beschriebenen EK-Sonderzugfahrt, also am 22.02.1975 die Anreise zum Ausgangspunkt dieser Fahrt, also die Tour von Lübeck nach Köln an.

Dieses mit verschiedenen Planzügen der Deutschen Bundesbahn - aber (wie bei mir zu solchen Anlässen in der Regel üblich) nicht auf dem direkten Weg, sondern mit einigen aus meiner Sicht heraus interessanten Umwegen. Hierzu verließ ich am Morgen des 22.02.1975 (SA) Lübeck in dem nach Hamburg fahrenden Eilzug E 3019, den damals die Diesellok 220 044 vom Bw Lübeck zog. Die Abfahrt in Lübeck erfolgte um 07.45 Uhr.

Von Hamburg ging die Reise dann weiter nach Hannover mit dem Schnellzug D 377 (Hamburg - Port Bou, "HISPANIA-EXPRESS"), der am 22.02.1975 von der Ellok 103 232 (Bw Hamburg-Eidelstedt) befördert wurde. In Hannover Hbf dann Umstieg auf den D 577 (Hamburg - Basel), für dessen Fahrt Ellok 103 221 (Bw Hamburg-Eidelstedt) sorgte. Ich benutzte diesen Schnellzug nur auf einem kurzen Abschnitt seiner Fahrtstrecke - nämlich von Hannover bis ins benachbarte Elze, wo damals auch noch einige Fern-Reisezüge hielten. Heute längst Geschichte.

Im Bahnhof von Elze war für mich ein weiterer Zugwechsel und Umstieg angesagt. Diesmal in den Fern-Eilzug E 2540, der 1975 von Braunschweig bis Mönchengladbach fuhr.

Ich benutzte diesen Zug vom hannoverschen Elze bis nach Löhne in Westfalen, wobei diese Fahrt über Hameln und Rinteln auf reizvoller Weserbergland-Strecke erfolgte. Ich benutzte den E 2540 aber insbesondere wegen der Tatsache, daß dieser Zug Anfang 1975 noch von Braunschweig bis Löhne von einer DB-Diesellok der Baureihe 220 befördert wurde und ich ja auch ein großer Freund der Diesellok-Baureihe 220 bzw. V 200 war (und ebenfalls noch bin). Zum o.a. Zeitpunkt näherte sich die Zeit des 220-Einsatzes auf der Verbindung Braunschweig - Hildesheim - Elze - Hameln - Löhne langsam aber sicher ihrem Ende und da nutzte man als 220-Fan hier jede Chance zur "V-200-Fahrt". Das war auch bei mir so und so konnte ich die Fahrt im E 2540 von Elze nach Löhne am 22.02.1975 hinter der V-200-Maschine 220 079 vom Bw Hannover (wo wenige Zeit danach die 220-Beheimatung endete) erleben. Heute ist nicht nur der 220-Einsatz auf der Strecke Elze - Hameln - Löhne lang zurück liegende Historie, sondern auch Fern-Eilzüge wie der E 2540 sind hier längst verschwunden. Hier bewegen sich in ausschließl. regionalem Taktverkehr nur noch die Dieseltriebzüge des Unternehmens "Nord-West-Bahn" (NWB). Das aber auf Gleis der DB Netz AG.

Für mich war die Fahrt hinter der V-200-Lok 220 079 in Löhne/Westf. am 22.02.1975 noch nicht zu Ende. Nach ihrer Fahrt vor dem o.a. E 2540 von Braunschweig aus bis hierher, übernahm 220 079 in Löhne sofort den damals von B.Harzbg. ins niederländische Amsterdam^{Amsterdam} fahrenden Eilzug E 2242. Den brachte am o.a. letzten Februar-Samstag des Jahres 1975 die Ellok 110 360 (Bw Hamburg-Eidelstedt) nach Löhne. Sie übernahm hier ihrerseits den E 2540. um ihn weiter in Richtung Hamm zu befördern. Die Lokomotiven vom E 2540 und E 2242 tauschten also im Pbf von Löhne/Westf. die Züge, die sie hierher gebracht hatten und sorgten für ihre Weiterbeförderung ab Löhne. Am 22.02.1975 waren an diesem Zugtausch die Lokomotiven 220 079 und 110 360 beteiligt und auch ich wechselte an diesem Tag mit 220 079 vom E 2540 auf den E 2242, um dadurch noch weiter hinter der genannten "V-200" reisen zu können.

Derartige Zugtausch- und Rangierbewegungen waren im damaligen Bahnknotenpunkt Löhne seinerzeit gar nicht mal selten. Längst alles vorbei auch an dieser Stelle: Heute halten in Löhne(Westf.) keine Fern-Reisezüge mehr zum Aus- und Einstieg - sie rollen ohne Stopp durch diesen einst so bedeutenden Bahnhof und überlassen ihn im Personenverkehr ausschl. regionalen und lokalen Zügen.

Ich benutzte von Löhne aus für meine Weiterreise am 22.02.1975 den E 2242 und das in Fortsetzung meiner Fahrt hinter Diesellok 220 079 - wie schon beschrieben. Sie sollte diesen Zug auf dem Restweg seiner Tour von Löhne über Bünde, Osnabrück, Rheine und Bad Bentheim bis ins niederländische Hengelo befördern und auch ich benutzte diesen Zug auf diesem Weg bis zu seinem Fahrtziel. Auf diesem Fahrtabschnitt waren 220 - Maschinen zwar 1975 ebenfalls noch im Einsatz, doch befand sich die Strecke von Löhne aus bis zur niederländischen Grenze bereits in Umstellung auf elektrischen Fahrbetrieb und nur ein Jahr später, im Mai von 1976 war hier das Ende des V-200-Betriebes erreicht.

Im Februar 1975 war es aber noch nicht so weit und so genoß ich nach wie vor am 22.02.1975 den "Sound" von 220 079, die nun die Wagen vom E 2242 zog. Der ist hier heute längst wie alle Eilzüge Geschichte; aber Fernreisezüge bewegen sich auch in unseren Tagen noch immer über die Verbindung Löhne - Hengelo.

Jetzt in Form der von Berlin nach Amsterdam und umgekehrt rollenden Intercity-Züge, die auf der Strecke Berlin - Bad Bentheim - Berlin von 101-Elektrolokomotiven der DB-Fernverkehr AG befördert werden.

Das lag 1975 noch in weiter Ferne und so erreichte ich das niederländische Hengelo damals noch im Fern-Eilzug der Deutschen Bundesbahn. Ich stieg hier um in den niederländischen Regionalzug 647 von Rotterdam, der aus dem Elektro-Triebzug BDK 722 (Typ Mat 54 "Hondekop") der Niederländischen Staatsbahnen bestand. In kurzer Fahrt brachte mich dieser Zug ins benachbarte Enschede, von wo aus ich Holland nach diesmal nur sehr kurzem Aufenthalt am Nachmittag des 22.02.1975 um 15.54 Uhr schon wieder verließ.

Dieses mit dem grenzüberschreitend von hier nach Dortmund fahrenden Eiltriebwagen Et 3424 der Deutschen Bundesbahn, der aus dem DB-Akku-Triebwagen 515 592 (Bw Rheine) bestand. 1975 gab es vom niederländischen Enschede aus noch Reisezüge ins benachbarte Deutschland nach Gronau(Westf.). Am 27.09.1981 wurde dieser grenzüberschreitende Zugverkehr aber für viele Jahre lang eingestellt. Erst am 18.11.2001 eröffnete man ihn wieder und heute rollen Züge von Enschede nach Dortmund und zurück wieder. Nun sogar im Taktverkehr, wofür die DB Regio AG hierfür Dieseltriebzüge der Baureihe 643 einsetzt. Sie verkehren als Regionalexpress-Züge.

1975 konnte man noch im Bundesbahn-Akku-Triebwagen von Enschede aus nach Deutschland fahren, wie es auch am 22.02.1975 für mich im damaligen Et 3424 der Fall war. Ich verließ diesen Zug aber schon nach kurzer Fahrt im deutschen Grenzbahnhof Gronau (Westf.) wieder, um hier in den von Gronau nach Düsseldorf fahrenden Eilzug 2006 umzusteigen.

Das war seinerzeit ein äußerst interessanter Zug; denn zu seiner Gesamt-Fahrtroute gehörte auch die Fahrt über die 30 Km lange, nicht zum Streckennetz der Deutschen Bundesbahn gehörende Bahnlinie von Ahaus über Stadtlohn nach Borken(Westf.). Die gehörte seinerzeit der Westfälischen Landes-Eisenbahn AG (WLE), wurde im Personenverkehr aber nur noch von zwei Eilzugpaaren der Deutschen Bundesbahn benutzt: Eines dieser Eilzugpaare fuhr von Gronau nach Düsseldorf und zurück, das andere von Gronau nach Essen und zurück. Beide fuhren jeweils nur an Werktagen, wobei das Düsseldorfer Zugpaar aus einem DB-Dieseltriebzug der Baureihe 624/924 vom Bw Osnabrück bestand.

Insbesondere das von Gronau über Ahaus, Stadtlohn, Borken, Dorsten, Bottrop und Duisburg nach Düsseldorf und umgekehrt rollende bzw. "dieselnde" Eilzugpaar konnte man zu den Zügen der Kategorie "Hecken-Express" bzw. "Bauern-Blitz" zählen - also jenen Fern-Eilzügen, in deren Fahrtroute auch Nebenbahnstrecken oder von überregionalen Reisezügen nur wenig benutzte Hauptbahnstrecken enthalten waren - oder sogar Bahnlinien von Privatbahnen, wofür das o.a. Eilzugpaar 1975 ein Einzelstück bildete.

Diese Besonderheit genoß auch ich am späten Nachmittag des 22.02.1975 im Et 2006 (Gronau - Düsseldorf) mit Abfahrt in Gronau (Westf.) um 16.25 Uhr. Wobei dieser Zug an diesem Tag wie stets aus einer 624/924-Dieseltriebzug-Einheit bestand, in der ich im Triebwagen 624 680 saß.

Nur wenige Monate nach dieser Fahrt beendeten die über die WLE-Strecke Ahaus - Borken geführten Bundesbahn-Eilzüge ihre Fahrt. Genau mit Ablauf des 27.09.1975. Gleichzeitig damit endete der Personenverkehr auf dieser Strecke.

Die Strecke Ahaus - Borken gehörte insgesamt zur Bahnlinie Burgsteinfurt - Ahaus - Borken, die auch als "WLE-Nordbahn" bezeichnet wurde, was stets deutlich machen sollte, daß diese Strecke völlig abgetrennt vom Kern-Bahnlinien-Netz der Westfälischen Landes-Eisenbahn AG (WLE) verlief, das zwischen Münster und Warstein seinen Platz in Westfalen viel weiter östlich besaß. Die insges. 55 Km lange "WLE-Nordbahn" verfügte auch über eine 9 Km lange Stichbahn von Stadtlohn bis Vreden. Der lokale WLE-eigene Lokal-Personenverkehr wurde auf den Strecken der "WLE-Nordbahn" bereits 1958 und 1962 eingestellt. Danach verblieben nur noch auf dem Abschnitt Ahaus - Borken die erwähnten DB-Eilzüge, die ihre Fahrt hier am 27.09.1975 beendeten. Nun war die WLE-Nordbahn ohne Personenverkehr. Der Güterverkehr war hier im Abschnitt Ahaus - Burgsteinfurt auch schon am 31.12.1972 stillgelegt worden. Am 27.09.1975 folgte diese Maßnahme auch auf dem Abschnitt Stadtlohn - Ahaus der WLE-Nordbahn. Deren Rest-Güterverkehr vollzog sich nun nur noch von Vreden und Stadtlohn bis Borken und umgekehrt.

1984 ging der o.a. Rest-Güterverkehr auf die Deutsche Bundesbahn über, die ihn mit eigenen Diesellokomotiven durchführte, obgleich die WLE-Nordbahn Privatbahnstrecke blieb. Aber DB-Dieseltriebfahrzeuge waren ja auch aus einstigen Eilzug-Transit-Zeiten auf dieser Strecke nicht unbekannt. Am 31.03.1988 wurde aber auch der DB-Güterverkehr von Borken bis Stadtlohn und Vreden eingestellt. Die WLE-Nordbahn verlor dadurch ihre letzten Zug- und Verkehrsleistungen. Schnell folgte die Gesamtstillegung der WLE-Nordbahn-Strecke, deren sofortiger und gesamter Abbau sich anschloss. Heute erinnert an die WLE-Nordbahn in ihrem ehemaligen Bahnhof Stadtlohn noch ein kleines Museum.

In unserer Zeit besteht die Möglichkeit von Gronau aus bis Düsseldorf durch das westl. Münsterland und den nördl. Rhein-Ruhr-Raum hindurch auf der Schiene zu gelangen weiterhin - das allerdings nicht mehr wie noch 1975 umsteigefrei und auf direktestem Weg mit dem damaligen Eiltriebzug Et 2006. Heute fährt man hier über Coesfeld und Dorsten mit Umstieg in Coesfeld, Dorsten, Bottrop und Duisburg. Dabei rollt man ausschließlich auf DB-Strecken, fährt aber von Coesfeld bis Duisburg in Dieseltriebwagen des Unternehmens Nord-West-Bahn (NWB, also nun in privaten Triebwagen auf DB-Strecken), in den übrigen Abschnitten in Triebzügen der DB Regio AG oder von solchen des "Rhein-Ruhr-Express".

In Düsseldorf stieg ich im Hbf nach interessanter Fahrt im Eil-Triebwagen von Gronau und im 624-Triebwagen auf teilweise sehr besonderem Gleis um in den von Düsseldorf nach Köln fahrenden Nah-Schnellverkehrs-Zug Ns 5032, dessen Silberling-Wendezugeinheit (mit Abfahrt in Düsseldorf um 18.48 Uhr) von der DB-Ellok 141 158 (Bw Hagen-Eckesey) befördert wurde. Die Nah-Schnellverkehrszüge, kurz Ns, bewegten sich 1975 bei der damaligen DB seit 1969 zur damals eingeführten zumindest gattungsmäßigen Unterscheidung von den als N bezeichneten Nahverkehrszügen, wobei die "Ns"-Züge aber mehr in Ballungszentren eingesetzt wurden, sich aber hinsichtlich Fahrzeugeinsatz und Schnelligkeit kaum von den N-Zügen unterschieden, weshalb sich die DB auch 1976 von der Zuggattung "Ns" wieder verabschiedete.

Heute besteht der regionale Personenverkehr auf der Bahnverbindung Düsseldorf - Köln aus S-Bahn-Zügen, aber auch aus Regional-Zügen wie dem Rhein-Ruhr-Express. Nachdem ich am Abend des 22.02.1975 meine interessante Fahrt auf Schienen von der Trave zum Rhein, von Lübeck nach Köln bzw. von Domstadt zu Domstadt in Köln beendet hatte, suchte ich hier das von mir gebuchte Hotel in Hbf-Nähe auf, wo ich vom 22. auf den 23.02.1975 übernachtete.

Am Morgen des 23.02.1975 (SO) stieg ich dann im Kölner Hbf in den Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers (EK) ein, der von hier ins "Hohe Venn" rollen sollte. Wie schon meine Anreise nach Köln am Vortag, wurde auch die Fahrt dieses Sonderzuges von schönem, kaltem und sonnenreichem Wetter, aber keinem Schnee begleitet. Ideal für eine derartige Fahrt

Wagenmäßig bestand der o.a. Sonderzug aus den zweiachsigen Museums-Personenwagen, die der Eisenbahn-Kurier (EK) seit 1969 in eigener Regie pflegte, erhielt und einsetzte. Allerdings war die fahrgastmäßige Beteiligung an der EK-Sonderzugfahrt am 23.02.1975 so groß, daß man den Zug dieser Fahrt noch um einige Wagen aus dem DB-Regelbestand verstärken mußte. Hierbei handelte es sich um Wagen des Silberling-Typs, über die man heute beim Einsatz in einem derartigen Zug höchst erfreut wäre, weil "Silberlinge" inzwischen eine genauso historische Wertschätzung genießen wie zweiachsige "Oldtimer-Plattformwagen". 1975 war das noch anders und so war vielleicht nicht jeder Fahrgast über die "modernen" Wagen erfreut, die den EK-Sonderzug ins Hohe Venn damals ergänzten. Andererseits fuhren nicht wenige Teilnehmer der damaligen EK-Fahrt vor allem wegen deren besonderen Route auf teilweise seltenen Strecken mit - und denen kam es eben auf die Bereisung dieser Strecken an und erst in zweiter und dritter Linie auf den Fahrzeugeinsatz hierfür. Auch mich störte der zusätzl. Silberling-Einsatz dafür keinesfalls.

Aus den beschriebenen Gründen spielte es auch für viele Fahrgäste im o.a. Sonderzug kaum eine Rolle, daß dieser Sonderzug entgegen damals üblicher EK-Praxis nur auf einer Teilstrecke von einer Dampflokomotive gezogen wurde. Genau sollte dieses von Köln bis ins belgische Welkenraedt der Fall sein. Und tatsächlich kam auf dieser Teilstrecke die 1975 vom EK selbst betriebene und ihm seinerzeit gehörende Museums-Dampflok 24 009 zum Einsatz. Seit 1972 hatte sie schon viele EK-Sonderzüge befördert - ein Abstecher nach Belgien bedeutete aber auch für diese Lok eine Premiere.

Der gesamte vollständige ausverkaufte Sonderzug, den die EK-Dampflok 24 009 am 23.02.1975 von Köln über Düren und Aachen bis ins belgische Welkenraedt (unweit von Lüttich) beförderte, bewegte sich, wie gleich noch näher zu lesen sein wird, zu einem großen Teil durch belgisch-deutsches Grenzgebiet, von dem das "Hohe Venn" seit aktuell 100 Jahren gekennzeichnet ist. 1920 kamen nicht wenige seiner Gebietsteile, die vorher 100 Jahre lang deutsch waren, zum Königreich Belgien, wozu sie heute noch gehören.

Dazu aber später mehr. Zunächst zurück zum Beginn der Fahrt des EK-Sonderzuges am 23.02.1975. Wie damals noch üblich, handelte es sich bei den meisten Fahrgästen dieses Zuges um Eisenbahnfreunde. Die fuhren anders als heute in derartigen Zügen damals noch mit und standen nicht wie in unseren Tagen mehrheitlich außen an der Strecke, um sie von dort aus an interessanten Stellen zu fotografieren und zu filmen, wobei für die kostendeckende Füllung und Finanzierung von derartigen kostbaren

Fotoobjekten, nämlich Sonderzüge mit interessanten Fahrzeugen und auf besonderen Gleisen heute touristisch allgemein orientiertes, oft genug auch eisenbahnfremdes Publikum sorgte. Das war vor 45 Jahren noch anders. Da fuhr man als Eisenbahn-Enthusiast noch in den in erster Linie für diese Spezies mit viel Aufwand und Mühe fahrmäßig organisierten und mit nicht wenig Geld finanzierten Zügen mit und ließ sie nicht nur für "schöne Fotos" finanzbeitragslos an sich vorbeiziehen. Deshalb bestand auch der große Fahrgastkreis des EK-Sonderzuges am 23.02.1975 zum allergrößten Teil aus Eisenbahnfreunden, die aus dem gesamten damaligen Bundesgebiet nach Köln kamen, um ab hier an seiner Fahrt teilzunehmen. Aber auch aus dem benachbarten Ausland kam man für diese Teilnahme.

Um 09.04 Uhr dampfte EK-Lok 24 009 mit den Wagen des o.a. Zuges aus dem Kölner Hbf heraus und auf der elektrifizierten DB-Hauptbahnstrecke Köln - Düren - Aachen ging es unter Fahrdracht entlang der Voreifel bis auch in Deutschland's schon damals westlichste Großstadt Aachen. Die Streckenfortsetzung von hier bis ins benachbarte Belgien hinein ist von einer starken Steigung gekennzeichnet und so leistete die DB-Diesellok 260 608 (Bw Düren) dem beschriebenen EK-Sonderzug vom Aachener Hbf für wenige Km Schubhilfe, damit die befördernde Dampflokomotive 24 009 ihre lange Wagenkette mühelos über die 27 %ige Steigungsstrecke auf den Berg brachte.

Hier hatte der o.a. Sonderzug nun auch das Streckennetz der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) erreicht. Er bewegte sich hier zwar weiterhin noch auf Hauptbahngleis mit elektrischem Fahrdracht, hatte aber nicht mehr die 16 2/3-Hz-Wechselstrom-Fahrleitung der DB über sich, sondern den 3000-V-Fahrdracht der SNCB.

Fahrdrachtunabhängig bewegte sich der EK-Sonderzug von Köln im Schlepplauf von Dampflokomotive 24 009 bis ins 17 Km von Aachen entfernte belgische Welkenraedt, wo für ihn ein Fahrtrichtungs- und Lokwechsel stattfand: Die EK-Lok 24 009 verließ diesen Zug hier und seine weitere Beförderung übernahm die SNCB-Diesellok 5502; eine 1961 beim belgischen Hersteller "La Brugeoise et Nivelles" gefertigte Maschine mit dieselelektrischem Antrieb und Motoren der amerikanischen Firma General Motors. Sie verfügte über sechs Achsen (Co'Co'), wobei die Lok 5502 zum Fahrzeitpunkt Anfang 1975 im SNCB-Depot "Kinkempois" in Lüttich stationiert war.

Diese SNCB-Diesellok beförderte den beschriebenen EK-Sonderzug am 23.02.1975 zunächst von Welkenraedt aus bis ins benachbarte Eupen und dieses auf einer eingleisigen, aber elektrifizierten SNCB-Stichstrecke, die aber regulären Personenverkehr mit SNCB-Zügen besaß. Erst ab Eupen wurde auf nun fahrdrachtlosem und auch 1975 schon im Regelbetrieb aussch. Güterzügen vorbehaltenem SNCB-Gleis bis in den belgischen, an der Grenze zu Deutschland gelegenen Ort Raeren gefahren. Die SNCB-Strecke, die der o.a. Sonderzug hier benutzte, bildete eines der nördlichen Endstücke der sogen. "Vennbahn", deren Geschichte in einem Folge-Kapitel näher beschrieben ist. Schon hinter Eupen erreichte dieser Sonderzug seine Zielregion, das "Hohe Venn", das geologisch gesehen, wie schon erwähnt, den nordwestlichen Zipfel vom Rheinischen Schiefergebirge bildet. Geografisch gehörte das Gebiet vom "Hohen Venn" bis 1920 zu Deutschland. Als Folge des Versailler Vertrages wurden die nördlichen und westlichen Venn-Bereiche und damit der größte Teil dieser Region 1920 von Deutschland an Belgien abgetreten.

Deutsches Venn-Gebiet blieb nur sein westlicher Teil - vor allem das Gebiet um die zwischen der Nordeifel und dem Hohen Venn gelegenen Stadt Monschau, die heute im Kreis Aachen zum Bundesland Nordrhein-Westfalen gehört.

Durch den Westteil vom "Hohen Venn" verlief auch ein großer Bereich der durch das Venn-Gebiet hindurch führenden, in den 1880er Jahren entstandenen Eisenbahnstrecke, der sogen. "Vennbahn". Deren Nordteil verlief ab 1920 teilweise durch Belgien und teilweise durch Deutschland - dieses allerdings mit der Besonderheit, das der Bahnkörper der "Vennbahn" auch in seinem 30 Km langen Verlauf durch Deutschland belgisches Hoheitsgebiet blieb. Ein belgischer Gebietsstreifen in Form des Vennbahn-Gleiskörpers verlief hier also quer durch das deutsche Venngebiet hindurch und teilte dieses mit der Folge, daß einige Gemeinden (insbesondere auch Ortsteile der Stadt Monschau) quasi als Exklaven vom deutschen Kerngebiet abgetrennt blieben. Das aber kontrollfrei erreichbar.

Das Gleis auf diesem Stück belgischem Staatsgebiet in Deutschland war 1975 ein solches der Belgischen Staatsbahnen SNCB und die deutsche Stadt Monschau war eisenbahnmäßig ab 1920 nur noch auf SNCB-Gleis erreichbar. Der SNCB-Betrieb auf der Vennbahn begann am 1.11.1921. In ihrem Verlauf blieben nur die kurzen äußersten Nordspitzen mit den Streckenabschnitten von Walheim bis Aachen und Stolberg nach 1920 völlig deutsch und im Betrieb der deutschen Bahnverwaltungen.

Nach dem 2. Weltkrieg legten die SNCB den Personenverkehr auf ihrem und damit dem größten Teil der "Vennbahn" bis zu den 1960er Jahren still. Den deutsch gebliebenen Bereichen dieser Bahn, also den Strecken Aachen - Walheim und Stolberg - Walheim, die 1949 zum Netz der Deutschen Bundesbahn kamen, erging es nicht viel anders: Sie verloren bereits 1960 und 1961 ihren Personenverkehr.

Als Bahn-Fahrgast ins "Hohe Venn" auf der Schiene zu gelangen war also in junger Bundesrepublik schon bald unmöglich - weder von Deutschland aus direkt (über Aachen oder Stolberg), noch vom belgischen "Urgebiet" aus (über Lüttich). Der EK-Sonderzug am 23.02.1975 bot eine der sehr seltenen Gelegenheiten zur Bahnreise ins "Hohe Venn" in der Zeit nach den 1960er Jahren und vor diesem Hintergrund war seine sehr gute fahrgastmäßige Auslastung nicht verwunderlich. Für Eisenbahn-Enthusiasten waren zudem die Besonderheiten seiner Strecke (Fahrt auf belgischer Staatsgrund-Eisenbahnstrecke in deutschem Gebiet) von zusätzlichem Interesse.

Die "Vennbahn" erreichte der o.a. Sonderzug wie schon erwähnt in Eupen und ab hier auf damals ausschließl. Gütergleis beförderte die SNCB-Diesellok 5502 ihn weiter bis ins benachbarte Raeren, wo ein Fahrtrichtungswechsel mit Lokumlauf stattfand. Hier in Raeren erreichte der EK-Sonderzug von Köln die Ur-Strecke der "Vennbahn", die auf einer Gesamtlänge von 114 Km ursprüngl. ab 1885 von Aachen Rothe Erde bis nach Trosvierges in Luxemburg verlief. Planmäßigen Personenverkehr gab es hier 1975 nirgendwo mehr. In ihrem nördlichen Teil existierte die "Vennbahn" schon damals streckenweise gar nicht mehr.

Der EK-Sonderzug, der sich am 23.02.1975 über ihren noch vorhandenen nördl. Teil im Schlepp der SNCB-Diesellok 5502 bewegte, erreichte gleich hinter Raeren wieder Deutschland, rollte aber auch hier auf belgischem Staatsgebiet, weil der Bahnkörper der "Vennbahn", wie schon erwähnt, auch hier belgisches Territorium bildete.

Was zumindest bei mir (aber nicht nur bei mir) für ein höchst interessantes Fahrgefühl sorgte. Man rollte durch Deutschland: Aber eigentlich doch nicht.

In diesem Gefühl ging es auch durch Monschau, einer der westlichsten Städte Deutschlands, die zum Fahrzeitpunkt ihren Bahnanschluss ausschl. durch belgisches Gleis auf belgischem Hoheitsgebiet besaß.

Wenig später erreichte der beschriebene EK-Sonderzug dann den Bhf Kalterherberg, der bereits in Belgien lag. Kurz zuvor endete der Teil der "Vennbahn", zu deren beiden Seiten in ihrem Nordteil auch nach 1920 deutsches Gebiet lag. Von Kalterherberg aus sollte dieser Sonderzug auf dem umgekehrten Weg über Monschau, Raeren, Eupen, Welkenraedt, Aachen und Düren seine Rückfahrt nach Köln antreten. Hierzu tätigte die SNCB-Diesellok 5502 im Bhf Kalterherberg einen weiteren Lokumlauf.

Einige Sonderzug-Passagiere unternahmen von diesem Bahnhof aus noch einen kurzen Spaziergang in den benachbarten belgischen Ort Leykaul, wobei aber der deutsch-belgische Grenzübergang gleich am o.a. Bahnhof lag. Ich ließ mir an diesem Übergang einen belgischen Pass-Stempel in meinen Reisepass geben. Andere Sonderzug-Passagiere folgten diesem Beispiel und der belgische Grenzbeamte zeigte sich doch sehr verwundert über die schier endlose Stempel-Begehrlichkeit, die die Stempelfarbe für den Aufdruck "Kalterherberg" immer blasser werden ließ. In damals an dieser Stelle bereits weitgehender "Schengen"-dominierter Grenzübergangspraxis höchst ungewöhnlich. Nicht weit von hier hat übrigens auch die höchste Erhebung im "Hohen Venn", der 692 m hohe "Botrange"-Berg seine Platz.

Um 17.30 Uhr verließ der beschriebene EK-Sonderzug wieder Kalterherberg, um nun von hier nach Köln zurück zu fahren. Bei hereinbrechender Dunkelheit ging es dabei nochmal über das Gleis der "Vennbahn" und in Raeren fanden nochmals Fahrtrichtungswechsel und Lokumlauf statt.

Theoretisch hätte man von hier nach Aachen oder auch umgekehrt auch über den direkten Weg auf dem deutschen Nordspitzen-Teil der Vennbahn gelangen können. Das war zwar aber 1975 noch möglich, zumindest an Sonntagen aber betrieblich schwierig.

Deshalb war es einfacher, den EK-Sonderzug Köln - Kalterherberg und zurück auch auf seiner Rückfahrt ab Raeren nach Aachen durch Belgien hindurch über Eupen und Welkenraedt zu führen und man konnte noch für einige letzte Km den GM-Sound von Dieselelektrolok 5502 genießen. Toll. In Welkenraedt verließ die interessante SNCB - Diesellok 5502 diesen Sonderzug und seine Beförderung von hier bis Köln über Aachen und Düren übernahm wieder die EK-Dampflok 24 009. Im Kölner Hbf traf sie mit ihrer illustren Wagenkette am späten Abend des 23.02.1975 wieder ein. Eine schöne und interessante EK-Sonderzugfahrt fand damit ihr gelungenes Ende. Das sie jahreszeitlich bedingt auf der Rücktour größtenteils bei Dunkelheit verlaufen mußte, war zumindest für alle die Fahrtteilnehmer, die in den Zweiachser-Plattformwagen saßen, nicht unbedingt von Nachteil; denn das romantische Licht dieser Oldtimer verbreitete gemütlich schummeriger Stimmung und heimelige Wärme sorgte hier ebenfalls für Wohlsein. Ab Welkenraedt konnte man zudem den Arbeitsgeräuschen von Dampfross 24 009 lauschen und einige unentwegte Fans hielten sich trotz der Kälte sogar (natürlich bei geschlossenen Sperrgittern) auf den Plattformbühnen dieser Wagen auf, um noch mehr vom Dampflok-Konzert mitzubekommen.

Spätestens in Köln war es aber mit dieser Herrlichkeit wegen planmäßigem Fahrtende vorüber und auch ich mußte nun verstärkt an meine Rückreise nach Lübeck denken.

Anders als die Hintour verlief diese nun auf direktem Weg mit Abfahrt um 23.20 Uhr in Köln Hbf durch die Nacht vom 23. zum 24.02.1975 im Schnellzug D 637 (Köln - Hamburg), der von Ellok 103 220 (Bw Hamburg-Eidelstedt) befördert wurde. Fröhlich erreichte dieser Nacht-Schnellzug Hamburg Hbf, wo ich in den Eilzug 3002 für den letzten Rest meiner Reise nach Lübeck umstieg. Diesen Zug beförderte Diesellok 220 022 vom heimischen Bw Lübeck. Die Trave-Hansestadt erreichte ich um 6.45 Uhr und hier ging es für mich sofort zur Arbeit. In den dortigen Berufsalltag ging ich wenig später am Montagmorgen in dem Bewußtsein und mit den schönen Eindrücken einer sehr guten Wochenendreise, in deren Mittelpunkt die Sonderzugfahrt ins "Hohe Venn" stand.

In diese bemerkenswerte und leider nur wenig bekannte Landschaft kam ich später bedauerlicherweise nicht noch einmal. Die Erreichbarkeit per Bahn verbesserte sich hier sogar für einige Jahre, als es im "Hohen Venn" von 1990 - 2001 einen touristischen Museumsbahnverkehr auf dessen beschriebener Schienenstrecke gab. Dieses Zugangebot wurde dann aber wieder eingestellt und der größte Teil der "Vennbahn" ist heute verschwunden. Die Venn- und Eifelstadt Monschau verfügt dadurch über keinen Schienenanschluss mehr.

Die Diesellok 5502 der SNCB, die am 23.02.1975 den EK-Sonderzug über das damals noch existente und seinerzeit immerhin noch von Güterzügen benutzte Gleis der "Vennbahn" zog, wurde in den 2000er Jahren ausgemustert und danach verschrottet.

Die Museums-Dampflok 24 009 gehört seit 2008 einer Stiftung, die diese Lok seither nicht betriebsfähig im ehemaligen Bw Gelsenkirchen-Bismarck aufbewahrt.

EK-Sonderzüge gibt es auch nicht mehr und in welche Richtung sich das Publikum in Sonderzügen mit nostalgischen bzw. besonderen Fahrzeuge gewandelt hat, wurde bereits erwähnt.

Umso wertvoller wiegen Erinnerungen wie die an den "EK-Sonderzug" ins "Hohe Venn" vor 45 Jahren.

Michael Hecht

Alle Bw-Angaben beziehen sich auf den Februar 1975

Verbleib von 103-Lokomotiven, die Züge der beschriebenen Gesamtreise zogen:

103 232 = Ausgemustert am 01.01.2004 (anschl. verschrottet)

103 221 = Ausgemustert am 01.01.2004 (anschl. verschrottet)

103 220 = Betriebsfähige DB-Museumslok



Eisenbahnfahrt von Lübeck nach Köln vor 45 Jahren, am 22.2.1975, auf ungewöhnlichen Wegen: Von Hannover bis Elze erfolgte diese Fahrt im Schnellzug D 577 (Hamburg-Basel), der auf dem oberen der obigen Bilder in dessen rechten Teil erkennbar ist und am o. a. Tag von Ellok 103 232 (Bw Hamburg-Eidelstedt) befördert wurde. In Elze wurde in den Eilzug E 2540 (Braunschweig-Mönchengladbach) umgestiegen, der im linken Fotobereich abgebildet ist. Ihn brachte von Braunschweig bis Löhne d. Diesellok 220 079 (Bw Hannover). Heute halten im Bhf. Elze keine Fern-Reisezüge mehr.

Zwischen Elze und Löhne hielt E 2540 unter anderem im Bhf. der 'Rattenfänger'-Stadt Hameln, wo dieser Zug mit seiner Lok 220 079 auf dem unteren Bild zu sehen ist. Links neben ihr pausiert hier mit einem der damals zwischen Hannover und Hameln pendelnden 'Nahschnellverkehrszüge' die E DB-Ellok 141 384 (Bw Seelze), die sich noch im Originalzustand ihrer Indienststellung präsentierte. Heute pendeln im Pw zwischen Hameln und Hannover S-Bahn-Züge und auf der Strecke Elze-Löhne rollen nur noch die Dieseltriebzüge der 'Nord-West-Bahn GmbH' (NWB). Fern-Reisezüge gibt es in Hameln nicht mehr.

Fotos: Michael Hecht.



Im Pbf der ostwestfälischen Stadt Löhne fand für den Eilzug E 2540 (Braunschweig-Mönchengladbach) am 22.2.1975 ein planm.Lokwechsel statt.D.Diesellok 220 079 hatte diesen Fern-Eilzug von Braunschweig bis Löhne gezogen und verließ ihn hier. Für seine Weiterbeförderung ab Löhne sorgte die Ellok 110 360, die nach Zugübernahme auf dem unteren Bild im o. a. Bhf. zu sehen ist. Zum Aufnahmezeitpunkt gehörte sie die damals im Bw Hamburg-Eidelstedt beheimatete Maschine 110 360 zu den ersten DB-Elektrolokomotiven, die sich in der damals noch ganz jungen und neuen beige-blauen Farbgebung präsentierte, d.danach h viele DB-Personenverkehrs-Fahrzeuge erhalten sollten. Wobei das bei Lok 110 360 auf recht ungewönl. Weise der Fall war. Diese Lok hatte am 5.10.1973 in Marl-Sinsen bei einem Unfall einen schweren Schaden davon getragen. Die DB-entschloß sich aber zur Wiederherstellung der schwer beschädigten Elektro-Maschine 110 360, die dann auch ab Ende 1974 erfolgte. Dabei erhielt der neue Lokkasten dieser 110 gleich die inzwischen gültige, aber zu diesem Zeitpkt. noch ganz neue beige-blaue Farbgebung und bildete bei ihrer erneuten Indienststellg. Anfang 1975 noch eine zieml. Ausnahme-Maschinen bzw. einen echten Lok-Hingucker. Auch am 22.2.1975 im Bhf. Löhne (Westf.). 110 360 wurde 1965 bei Krauss-Maffei mit elektrischem Teil von Siemens gebaut und fabrikneu ein erstes Mal am 8.2.1965 von der Deutschen Bundesbahn in Dienst(gestellt. Bis Ende 1967 kam sie unter der Nr. E 10 360 zum Einsatz. 1994 kam sie zur Deutschen Bahn AG, die sie am 18.3.2009 ausmusterte. Anschließend wurde diese Lok verschrottet.

Die Diesellok 220 079 wurde bei Krauss-Maffei 1959 gebaut und am 24.6.1959 von der Deutschen Bundesbahn fabrikneu als V 200 079 fabrikneu in Betrieb genommen. Ihre Nr. 220 079 erhielt sie am 1.1.1968. Am 21.5.1980 erfolgte ihre Ausmusterung. 1986 wurde diese Lok bei der Firma Layritz im bayerischen Penzberg verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.

Von Löhne/westf. aus ging die Reise am 22.2.1975 weiter im Eilzug E 2244 (Bad Harzburg-Amsterdam), der bis ins niederländische Hengelo benutzt wurde. DB-Diesellok 220 079, hinter der schon vorher von Elze bis Löhne gefahren wurde, beförderte ab hier bis Hengelo auch den E 2244. Zwischen Löhne und Hengelo hielt dieser Zug unter anderem im Hbf von Osnabrück, wo er bei leider nicht ganz so optimalen Lichtverhältnissen am 22.2.1975 auf dem oberen der nebenstehenden Bilder zu sehen ist. Im Pbf der Niederländischen Stadt Hengelo verließ die DB-Diesellok 220 079 den E 2244. Nebenan stand bereits die Ellok 1106 der Niederländischen Staatsbahnen mit zwei niederländischen Binnenverkehrs-Wagen bereit, um den o. a. Eilzug weiter von Hengelo nach Amsterdam zu befördern. Die niederländische Ellok 1106 wurde 1950 bei den französischen Alstom-Werken gebaut und gehörte zu einer Serie von 60 zwischen 1950 und 1956 bei Alstom für die Niederländischen Staatsbahnen gebauten Elektrolokomotiven der Reihe 1100. Die wurde ab Mitte der 1980er Jahre bis zum Mai 1999 ausgemustert. Nur 5 Maschinen blieben museal, aber nicht betriebsfähig erhalten. Lok 1106 gehörte nicht dazu. Sie wurde nach Ausmusterung verschrottet, genau wie die DB-Diesellok 220 079. Fotos: Michael Hecht.





Die DB-Diesellok 220 079 übernahm im Bahnhof der niederländischen Stadt Hengelo am 22.2.1975 gleich die Wagen eines Reisezuges, den sie von hier nach Deutschland zurück beförderte. Diese Zugübernahme im Bhf. Hengelo ist auf den obigen Bildern zu sehen. Auf dem unteren Bild ist im Hintergrund der niederländische Elektro-Triebzug zu sehen, mit dem die beschriebene Reise am 22.2.1975 nach Enschede weiter ging.

Fotos: Michael Hecht.

Vor Weiterfahrt nach Enschede konnten aber in Hengelo noch die nebenstehend abgebildeten niederländischen Diesellokomotiven der zu den Niederländischen Staatsbahnen gehörenden Diesellok-Baureihen 2200, 2300 und 2400 fotografiert werden, die auf den nebenstehenden Bildern zu sehen sind. Die 625-kW-Dieselmotoren der Reihe 2400, von denen zwei Maschinen auf dem oberen Bild am 22.2.1975 im Bf. Hengelo zu sehen sind, wurden in den Jahren 1954-1957 insgesamt 130 Exemplaren bei den französischen Alsthom-Werken gebaut. Die Niederländischen Staatsbahnen musterten diese Lokomotiven zwischen 1982 und 1991 aus. 50 von ihnen wurden danach an die französische Staatsbahn SNCF für dortige Bauzugdienste verkauft. Drei 2400er-Maschinen blieben museal in den Niederlanden erhalten. Die dortigen Diesellokomotiven 2200-2301 wurden in den Jahren 1955-1958 von den Firmen Baldwin-Lima-Hamilton (mech. Teil), Westinghouse (elektr. Teil), Stork (Dieselmotor) und Allen (Gesamt-Montage) als 900-PS-Lokomotiven gebaut. Bis vier Maschinen konnten gemeinsam in Mehrfachtraktion fahren. Die Niederl. Staatsb. musterten die 2200er-Diesellokomotiven zwischen 1985 u. 2003 aus. 25 von ihnen wurden an die SNCB in Belgien für dortige Bauzugdienste verkauft. Sechs der o.a. 2200er-Lokomotiven blieben museal in Holland erhalten zwei in Belgien. Wie die 2400er-Maschinen besaßen auch die 2200er-Lokomotiven keine Zugheizung und beförderten vor allem Güterzüge.



Die 2200er und 2400er-Maschinen d. Niederl. Staatsb. beförderten aber zuweilen auch Reisezüge. Im Winter dann zusammen mit Heizwg. Fotos! Michael Hecht.



Im niederländischen Elektro-Triebzug Bdk 722 ('Mat' 54, Typ 'Hondekop') wurde am 22.2.1975 die Fahrt von Hengelo bis Enschede fortgesetzt. Im Bhf. der niederländischen Grenzstadt Enschede wurde dann in den Elektrotriebwagen Et 1862 der DB umgestiegen, der aus dem DB-Akku-Triebwagen 515 592 bestand und auf dem oberen der obigen Bilder vor seiner Abfahrt nach Dortmund im Bhf. Enschede zu sehen ist. Hinten ist noch der Elektro-Triebzug erkennbar, mit dem von Hengelo nach Enschede gefahren wurde. Von Enschede ging es dann im Et1862 zurück nach Deutschland. Heute fahren von Enschede nach Dortmund und umgek. 647-Dieseltriebezüge der DB Regio AG. Von 1981 bis 2001 ruhte allerdings der grenzüberschreitende Zugverkehr zwischen Enschede und der benachbarten deutschen Stadt Gronau/Westf.

Am 22.2.1975 wurde im Et 1862 nur von Enschede bis Gronau gefahren und hier in den Et 2006 nach Düsseldorf umgestiegen, der aus 624/924-Dieseltriebzug-Einheit der DB bestand, die am 22.2.1975 von Triebwagen 624 680 (Bw Osnabrück) angeführt wurde. Zwischen Ahaus und Borken benutzte Et 2006 das Gleis der nicht zum DB-Netz gehörenden WLE-Nordbahn, wo er auch im Bhf. Stadtlohn hielt. Hier ist Et 2006 am 22.2.1975 auf dem unteren Bild zu sehen. Et 2006 und sein Gegenlauf waren auch als sogen. 'Grenzland-Express' bekannt. Diese Züge wurden aber leider im Sept. 1975 eingestellt. In Erinnerung sind sie aber heute noch !!! Die 'WLE-Nordbahn' existiert ebenfalls nicht mehr.

Fotos: Michael Hecht.