

VOR 50 JAHREN: FDE-SCHIENENBUS-FAHRT INS BLAUE

Der noch heute existente und in Hamburg ansässige Verein "Freunde der Eisenbahn" e.V. (FdE) pflegte vor bereits lange zurück liegender Zeit eine Tradition von Fahrten, die recht ungewöhnlich, aber stets interessant waren. An jedem 1. Mai veranstaltete der FdE eine Eisenbahn-Exkursion "ins Blaue". D.h. das Ziel dieser Tour und die Strecken dorthin waren vorher nicht bekannt. Meistens kamen dafür eigene Sonderzüge zum Einsatz, bei denen das eingesetzte Fahrzeugmaterial aber vorher ebenfalls nicht mitgeteilt wurde. Man mußte sich als Teilnehmer dieser Fahrten also in jeder Hinsicht überraschen lassen, was aber den besonderen Reiz ausmachte, zumal sich die Organisatoren immer wieder einen ganz besonderen Inhalt mit unbedingtem Bahnbezug einfallen ließen.

Auch am 1. Mai vor genau 50 Jahren, also dem 1. Mai 1970, sollte die traditionelle FdE-Blaufahrt stattfinden. Aus organisatorischen Gründen wurde sie aber schon einige Tage zuvor, genau am Sonntag, den 26. April 1970, durchgeführt. Der Ausgangspunkt der damaligen Ausgabe dieser Veranstaltungs-Spezies vom rührigen FdE-Reisedienst war wie vorher auch so mitgeteilt und auch wie bei den meisten voran gegangenen FdE-Blaufahrten der Hamburger Hbf. Hier warteten die nicht wenigen Teilnehmer auch für die 1970er - Blaufahrt vom FdE am Morgen des 26.04.1970 gespannt, was da nun für sie geschehen würde.

Und siehe da: Um kurz nach 07.30 Uhr rollten plötzlich vom Süden her vier zusammengekoppelte Personenverkehrs-Fahrzeuge in den Hbf von Hamburg hinein, die an dieser Stelle höchst ungewöhnlich waren, handelte es sich doch um DB-Schienenbusse der Uerdinger Bauart: Einen 795-Triebwg., einen 995-Beiwagen, einen zweiten 995-Beiwagen und einen weiteren 795-Triebwagen - als Fahrzeugkette in dieser Reihenfolge aneinander gekuppelt. Schienenbusse kamen in den Hamburger Hbf nicht planmäßig und stellten hier auch 1970 eine große Besonderheit dar. Gleichwohl beheimatete die Bundesbahndirektion Hamburg damals in ihren Bahnbetriebswerken in Husum, Lübeck und Buchholz damals insgesamt 26 Triebwagen der Baureihe 795 und 25 Beiwagen der Baureihe 995. Sie kamen auf vielen der auch in der o.a. DB-Direktion damals noch recht reichlich vorhandenen Bundesbahn-Nebenstrecken zum Einsatz. Auf Hauptbahnstrecken-Abschnitten fand man sie auch, aber nicht so häufig und der Hauptbahnhof von Hamburg war für die 795- und 995-Fahrzeuge absolutes Fremdgebiet. Umso mehr fielen die 795 und 995, die sich hier als Sonderzug der FdE-Blaufahrt am Morgen des 1. Mai 1970 aufhielten, deutlich auf. Der o.a. Sonderzug verließ Hamburg Hbf um kurz vor 08.00 Uhr in südlicher Richtung, was aber nur vage auf sein Fahrtziel schließen ließ. Tatsächlich wich er auch ganz schnell von südlicher Fahrtrichtung ab und bog bald nach Ausfahrt aus dem o.a. Hbf nach Norden ab und hier genau auf die Gleise der Hamburger Güterumgehungsbahn. Auf deren südl. Teil konnte man in Hamburg-Horn auch auf die Bahnlinie Hamburg - Lübeck gelangen. Doch der Blaufahrt-Sonderzug des FdE's blieb auch in Hamburg-Horn der Güterumgehungsbahn treu und fuhr auf ihr weiter über Hamburg-Barmbek und Hamburg-Lokstedt bis zu ihrem Ende in Hamburg-Eidelstedt. Allein diese Fahrt über Hamburg's Güterumgehungsbahn in deren voller Streckenlänge bedeutete 1970 eine große Besonderheit, denn der mittlere und nördliche Teil dieser Bahn wurde planmäßig nicht von Reisezügen benutzt, was noch heute so ist.

Von Hamburg-Eidelstedt aus hätte der o.a. Sonderzug nun natürlich nach Irreführung seiner Fahrgäste wieder nach Hamburg Hbf zurück fahren können. Das geschah aber nicht. Er begab sich von hier weiter nach Norden, was aber auch noch keine letztendlichen Schlüsse auf's mögliche Fahrtziel zuließ; denn ab Elmshorn gab es immerhin drei mögliche Anschluss-Sonderzug-Strecken an die bis hierher ab Hamburg-Eidelstedt benutzten Hauptbahngleise: Ab Elmshorn konnte man Richtung Itzehoe, Neumünster und 1970 sogar noch auf Kleinbahngleis über Barmstedt und Ulzburg bis Bad Oldesloe fahren. Oder ab Ulzburg auf AKN-Gleis nach Neumünster oder zurück nach Hamburg-Eidelstedt.

Etwas Klarheit gab es hier in Elmshorn erst, als die Schienenbuss-Kette auf die DB-Hauptbahnstrecke Richtung Neumünster rollte. Schnell war danach aber klar, daß diese Bahnlinie nicht in voller Streckenlänge befahren wurde; denn in Wrist bog der FdE-Blaufahrt-Sonderzug auf die hier beginnende und 1970 noch durchgehend befahrbare Nebenbahnstrecke nach Itzehoe über Kellinghusen ab. Auf der fuhren damals sogar noch planmäßige Personenzüge. Das aber nicht mehr an Sonntagen und ein solcher war der 26. April 1970 ja.

Im Personenbahnhof der Steinburg-Kreisstadt Itzehoe fand dann an diesem Tag eine Teilung des o.a. FdE-Sonderzuges statt. Einer der 795 und einer der 995 fuhren von hier aus auf der Hauptbahnstrecke Elmshorn - Glückstadt - Itzehoe - Heide - Husum - Niebüll - Westerland/Sylt, der sogen. "Marschbahn" weiter bis ins nahe Wilster und bogen hier auf die Nebenbahnstrecke nach Brunsbüttel (damals noch als Brunsbüttelkoog bezeichnet) weiter.

Auch der zweite 795 und der zweite 995 setzten ab Itzehoe ihre Fahrt auf der "Marschbahn" fort, blieben ihr aber auch ab Wilster treu und überquerten bald danach auf der Eisenbahnbrücke in Hochdonn den Nord-Ostsee-Kanal. Vom Schienenbus aus mit seiner "Rundum"-Verglasung genoss man dabei besten Panorama-Blick auf den Kanal und die ihn umgebende Geest-Landschaft.

Bald danach erreichte dieser Teilzug der FdE-Blaufahrt am 26.4.1970 dann den Bhf. St.Michaelisdonn, wo er die Fahrtrichtung wechselte, um ab hier auf der Nebenbahnstrecke nach Brunsbüttelkoog Nord weiterzufahren. Spätestens nun war das Geheimnis um das Generalziel dieser Blaufahrt gelüftet: Dieses Ziel war die im südwestl. Holstein an der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals in die Elbe gelegene Stadt Brunsbüttel, die von eben diesem Kanal geografisch aus zwei Teilen beiderseits von ihm bestand und besteht.

Eisenbahnmässig wurde Brunsbüttel (bzw. früher Brunsbüttelkoog) ursprünglich durch die schon genannte Marschbahn erreicht, deren Gleise den Nord-Ostsee-Kanal hier bis 1914 auf Drehbrücken überquerte. Dann baute man aber die Marschbahn-Hochbrücke bei Hochdonn, die dem Schienenweg von Elmshorn nach Husum an dieser Stelle einen neuen und kürzeren Verlauf gab und seine Führung über Brunsbüttel ablöste. Seine Streckenteile nach Brunsbüttel blieben aber für lokale Zwecke und den Schienenanschluss der Stadt Brunsbüttel in Betrieb. Südlich der neuen Marschbahn-Streckenführung Wilster - St. Michaelisdonn (inkl. neuer Hochbrücke) entstanden nun die Nebenbahnstrecken Wilster - Brunsbüttel und St. Michaelisdonn - Brunsbüttel Nord. In Brunsbüttel besaßen diese Strecken keine Verbindung mehr und vor allem im Personenverkehr erfüllten sie nur noch lokale Aufgaben.

Das war auch noch 1970 so, als die beiden Teil-Sonderzüge der damaligen FdE-Blaufahrt am 26. April die damals noch beide vorhandenen Bahnhöfe in Brunsbüttel besuchten. Die Fahrgäste dieser Sonderzüge hatten hier die Möglichkeit, die o. a. Sonderzüge zu wechseln, mußten sich hierfür aber per Fähre auf die jeweils andere Seite vom Brunsbüttel durchtrennenden Nord-Ostsee-Kanal begeben.

Es bestand aber vorher auch die Möglichkeit zu einer damals ganz neuen Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals an seiner Südmündung. Diese Schleuse wird aktuell z. Zt. nach 50 Jahren vollkommen erneuert.

Im Bahnhof Brunsbüttel Nord (damals noch als Brunsbüttelkoog Nord bezeichnet) gab es bei dessen FdE-Sonderzugbesuch am 26.4.1970 keinen planmäßigen Personenverkehr mehr. Er war hier am 22.09.1969 eingestellt worden, nachdem er zuletzt nur noch an Werktagen durchgeführt wurde. Ausnahmslos zuletzt mit Schienenbussen.

Besser sah es mit dem Plan-Personenverkehr auf der Schiene 1970 noch auf der östl. Kanalseite von Brunsbüttel aus. Hierherkamen damals noch täglich auf der Strecke von Wilster Schienenbusse, die zwischen Itzehoe und Brunsbüttel pendelten.

Mit derartigen Fahrzeugen besuchte ja auch der FdE am 26.4.1970 die südwestholsteinische Hafenstadt Brunsbüttel. Seine beiden Sonderzüge fuhren von hier aus nach St. Michaelisdonn und Wilster zurück und auf der "Marschbahn" dann bis Itzehoe, wo sie wieder zu einem Gesamt-Sonderzug vereinigt wurden. Bevor der aber Itzehoe wieder verließ, fand hier noch eine Kaffeepause statt.

Nach der fuhr der FdE-Sonderzug am 26.4.1970 auf direktem Weg über Glückstadt, Elmshorn und Pinneberg zurück zu seinem Ausgangspunkt, also dem Hamburger Hauptbahnhof.

Dieser Sonderzug rollte also auf seiner Rückfahrt von Itzehoe nach Elmshorn auf den Hauptbahngleisen der "Marschbahn" und nicht, wie bei der Hintour, auf dem Umweg über die Nebenbahnstrecke Itzehoe - Wrist. Auf der wurde am 27.08.1975 der Personenverkehr stillgelegt und der Güterzugverkehr später auf den Abschnitt Wrist - Kellinghusen reduziert. Der endete hier in den 1990er Jahren. Anschließend verschwand das Gleis hier so wie vorher schon zwischen Itzehoe und Kellinghusen. In jüngerer Vergangenheit gab es immer wieder Pläne, das Streckengleis von Wrist bis Kellinghusen wieder neu zu verlegen und diesen Abzweig der Hauptbahn Elmshorn - Neumünster sogar für elektrischen Fahrbetrieb auszurüsten. Die elektrischen Triebzüge der "Nordbahn GmbH", die im Moment noch von Hamburg Hbf her bis/ab Wrist fahren, sollen im Falle einer Realisierung dieser Pläne über Wrist hinaus bis/ab Kellinghusen weiterfahren. Eine tatsächliche Verwirklichung dieser Pläne blieb allerdings bislang aus.

Auch auf den nach Brunsbüttel führenden Eisenbahnstrecken gibt es keinen planmäßigen Personenverkehr mehr; aber diese beiden Strecken existieren (anders als die Bahnlinie Itzehoe - Wrist) noch und auf ihnen rollen noch Güterzüge. Die Strecke von St. Michaelisdonn verlor ihren Regel-Personenverkehr, wie schon erwähnt, bereits am 22.9.1969. Auf der Strecke Wilster - Brunsbüttel rollten Plan-Personenzüge zum letzten Mal am 27.5.1988.

Danach verblieb noch Güterzugverkehr auf dieser Strecke, der hier bis heute sogar recht lebhaft ist. Insbesondere seit dem Ausbau des Elbehafens in Brunsbüttel. Aus diesem Grunde wird auch immer wieder über eine Fortführung des elektr. Bahn-Fahrbetriebes, der ja bereits Itzehoe reicht, über die Steinburg-Kreisstadt hinaus bis Brunsbüttel nachgedacht, um so den Lokwechsel von Ellok auf Diesellok und umgekehrt auf der kurzen Verbindung Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel einzusparen und Ellok-Läufe bis/ab Brunsbüttel zu ermöglichen.

Auch eine Wiedereinführung von Plan-Personenverkehr auf der Verbindung Itzehoe - Wilster - Brunsbüttel kam in der Vergangenheit stets ins Gespräch. Aber verwirklicht wurde auch hier nichts. Stattdessen verbesserte man den Linienbusverkehr von Itzehoe nach Brunsbüttel und umgekehrt durch Einführung zusätzlicher Schnellbusfahrten.

Auf der Strecke von St. Michaelisdonn nach Brunsbüttel gestaltet sich der Güterzugverkehr weitgehend bescheidener als auf der Bahnlinie von Wilster. Auf der Strecke der westl. Kanalseite wird noch das am Nordrand der Stadt Brunsbüttel ansässige Condea-Werk bedient. Zwischen ihm und dem ehem. Bhf. "Brunsbüttelkoog Nord", wohin am 26.4.1970 noch mit FdE-Schienenbus-Sonderzug gefahren wurde, ist das Gleis abgebaut.

Der o. a. Sonderzug bzw. seine seit Itzehoe wieder vereinigten Teilzüge erreichten den Hbf in Hamburg am 26.4.1970 um 18.30 Uhr. Eine gelungene, interessante und spannende FdE-Blaufahrt, die von ihren Organisatoren mit viel Mühe vorbereitet und durchgeführt wurde, ging damit zu Ende.

FdE-Blaufahrten fanden aber in der Folge nur noch wenige Male statt. Den FdE-Reisedienst gibt es heute noch (bzw. wieder). Sonderzugfahrten auf dem DB-Netz führt es aber nicht durch. Aktivitäten mit "Extrazügen" beschränken sich wenn überhaupt auf kurze Strecken im Bereich von Strecken außerhalb des DB-Netzes oder auf Museums- und Touristikbahnen.

Von den letzten einmotorigen Schienenbussen der Baureihe 795 und ihren 995-"Anhängern" trennte sich die Bundesbahndirektion Hamburg 1976. Museale 795 bzw. 995 aus ehemaligem DB-Rollmaterial sind im Gebiet dieser ehem. Bundesbahndirektion nicht vorhanden.

Michael Hecht

Das neben stehende Bild zeigt die Einfahrt der Schienenbus-Kette (1 x 795, 1 x 995, 1 x 995 und 1 x 795), die am 26.4.1970 für die FdE-Blaufahrt eingesetzt wurde, als sie als 'Lto'-Zug (Leer-Triebwg.-Omnibus) den Hamburger Hbf von Süden her zur Aufnahme der Fahrtteilnehmer erreichte.



Fotos:
Michael Hecht.



Die oberen Bilder zeigen den Schienenbus-Sonderzug der F&E-Blaufahrt am 26.4.1970 vor dem Beginn dieser Fahrt im Hamburger Hbf nie planmäßig auftauchten und äußerst selten waren und sind. Neben dem o.a. Sonderzug zieht gerade Diesellok 220 050 (Bw Hambg.-Altona) die Wageneinheit, die sie vorher als E 2002 von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf in schiebender Wendezugfahrt befördert hat, in Rangierbewegung zur Abstellanlage des Hamburger Hbf's an der Lippeltstr.

Ein Teil des Gesamt-Sonderzuges des F&E-Blaufahrt am 26.4.1970 fuhr im Verlauf dieser Tour nach Brunshüttelkoog Nord, wo die Fahrzeuge dieser Teilfahrt (ein 795-Schienenbus mit 995-Beiwagen auf den neben stehenden Bildern zu sehen sind. Den Bhf. Brunshüttelkoog Nord gibt es heute nicht mehr. An dieser Stelle liegen keine Gleise mehr.



Fotos: Michael Hecht.



Im Verlauf der FdE-Blaufahrt am 26.4.1970 gab es am Nachmittag in Itzehoe eine 'Kaffeepause', die einige Fahrtteilnehmer für Fotos vom Regel-Bahnbetrieb in der Steinburg-Kreisstadt nutzten. In dem kamen 1970 (auch noch Dampflokomotiven zum Einsatz. (Vor allem ölgefeuerte Schnellzug-Maschinen der Baureihe 012, die damals Schnell- und Eilzüge auf der 'Marschbahn' nach/von Westerland/Sylt zogen. Aber auch die seit 1968 unter der Baureihen-Bezeichnung 220 fahrenden Dieselmotoren des V-200-Typs fuhren damals noch auf der Verbindung Hamburg-Altona-Itzehoe - Heide - Husum - Niebüll - Westerland/Sylt. Am (26.4.1970 beförderten eine 220-Diesellok und eine 012-Dampflok sogar gemeinsam den von Hamburg-Altona nach Westerland/Sylt fahrenden Eilzug E 2109. Sie sind auf den oberen Bildern mit diesem Zug bei dessen Durchfahrt durch den Bf. von Itzehoe zu sehen. Auf dem Bild ganz oben in dessen linkem Teil das Gelände vom einstigen, heute längst zur Historie gehörenden Bahnbetriebswerk Itzehoe zu sehen. Bei der Diesellok, die als Vorspann-Maschine vor der 012er-Dampflok fuhr, handelte es sich um die Lok 220 007 (Bw Hamburg-Altona), die heute zum Fahrzeugbestand des DB Museums gehört und nicht betriebsfähig im ehem. Bw Neumünster abgestellt ist. Auf dem Bild ganz unten fährt die Dampflok 012 101 (Bw Hamburg-Altona) mit dem umgekehrt von Westerland/Sylt nach Hamburg-Altona rollenden Eilzug E 2108 durch den Bf. Itzehoe hindurch. Diese Lok wurde 1974 im Bw Rheine ausgemustert und danach verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.

SONDERZÜGE MIT SCHIENENBUSSEN UND SCHIENENBUS-NACHFOLGERN IM HAMBURG HBF

Sonderzüge mit Schienenbussen oder deren Nachfolge-Fahrzeugen traf man im Hamburger Hbf nicht oft an. Am 26.4.1970 (SO) gehörte der in dieser Ausgabe vom 'LBE-EXPRESS' beschriebene Sonderzug der 'Freunde der Eisenbahn e. V.' (FdE) nach Brunsbüttelkoog dazu. Ihn zeigt das neben stehende Bild.

Ein aus einem 1936 (gebauten) Schienenbus der Bauart 'Wismar' bestehender Eisenbahnfreunde-Sonderzug besuchte den Hamburger Hbf am 14.11.1971 (SO). Es handelte sich um den 'Wismarer Schienenbus' VT 509, den der Hamburger Verein 'Verkehrsmatfeure und Museumsbahn e. V. (VVM) damals bei den Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) erworben hatte und der zur Aufnahme in die VVM-Fahrzeugsammlung am o. a. Tag nach Hamburg überführt wurde. Das geschah damals vom OHE-Bhf. in Niedermarschacht aus über Winsen/Luhe, Hamburg-Harburg und Hamburg-Hbf nach Hamburg-Billstedt, wo dieses auch als 'Schweineschnäuzchen' bezeichnete Vehikel zunächst bei der AKN-Eisenbahn abgestellt wurde. Vorher (war es aber bei seiner Überführung am Nachmittag vom 14.11.1971 kurz im Hamburger Hbf zu Gast, wo der VT 509 (der seine Überführungsfahrt v. Niedermarschacht nach Hamburg-Billstedt unter d. Zugnr. Eto 34634 absolvierte) 'Eiltriebwagen-Omnibus') auf dem mittleren Bild zu sehen ist.

Mit einem DB-Dieseltriebzug d. Baureihe 628/928 führte der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) am 28.11.2009 (SA) eine Advents-Sonderzugfahrt von Lübeck nach Flensburg u.zur.durch. In deren Verlauf ist dieser Triebzug (628/928 212) auf dem unteren Bild abenfalls im Hamburger Hbf zu sehen.



Fotos: Michael Hecht.