



NACH HEISSEN HOCHSOMMER-TAGEN 2020 =

NOCHMAL ZURÜCK IN DEN WINTER: ABER IN DEN VOR 40 JAHREN = SCHIENENKREUZFAHRT DURCH WESTFALEN MIT DIESEL, DAMPF UND STROM AM ENDE VOM FEBRUAR 1980



Vor aktuell genau etwas über vierzig Jahren, im Februar von 1980 konnte an einer interessanten Schienen-Kreuzfahrt auf reizvollen und interessanten Eisenbahnstrecken in Westfalen teilgenommen werden. Ihren besonderen Reiz erhielt diese Fahrt durch die Tatsache, daß der für sie eingesetzte Sonderzug von Lokomotiven aller drei Traktionsarten befördert wurde: Also Maschinen, die von Diesel, Dampf oder Strom angetrieben wurden. 1980 war so etwas schon eine echte Besonderheit; denn in Deutschland war bei der Deutschen Bundesbahn der Dampflokbetrieb damals knapp drei Jahre lang zu Ende und es gab 1980 sogar weiterhin das seit Ende 1977 gültige Verbot des Einsatzes von Dampflokomotiven mit eigener Kraft auf dem Streckennetz der Deutschen Bundesbahn. Betriebe mit Eisenbahnstrecken außerhalb von diesem Netz, also Privatbahnen, verfügten für ihren Regelbetrieb auch nur noch über Dieseltriebfahrzeuge, erlaubten auf ihren Bahnlinien aber fast ausnahmslos die Fahrt von Dampflokomotiven mit eigener Kraft. Und immerhin gab es ja in der damaligen Bundesrepublik trotz restloser Einstellung vom planmäßigen Dampflokbetrieb noch einige wenige aktive Dampflokomotiven. Sie wurden damals in den meisten Fällen von Vereinen erhalten und betrieben und ihr Einsatz konzentrierte sich in der Regel auf eigene, feste Museumsbahnstrecken.

Mit der o.a. Fahrt konnte man Dampflokbetrieb aber auch mal wieder außerhalb derartiger Strecken erleben - fast wie in alten Bundesbahnzeiten, wo es immerhin noch bis 1975 möglich war, in von Dampflokomotiven beförderten Zügen des Personenverkehrs zu reisen oder zu fahren. Daran wurde man auch durch besagte Fahrt erinnert, die genau am Sonntag, den 24. Februar 1980 stattfand und von der in Hildesheim ansässigen "Dampflok-Betriebsgemeinschaft e.V." (DBG) veranstaltet wurde. Unabhängig vom DBG-Vereinssitz im niedersächsischen Hildesheim bewegte sich der am 24.2.1980 von der DBG eingesetzte Sonderzug aber ausschl. durch das benachbarte Westfalen und dort von Ost nach West und zurück. Dementsprechend begann seine Fahrt in der Metropole von Ost-Westfalen: Genau im Hbf von Bielefeld.

Der o.a. Sonderzug bestand wagenmässig aus sieben vierachsigen DB-Umbauwagen und einem "roten" Gesellschaftswagen (Sambawagen) und bewegte sich von Bielefeld aus zunächst auf den Gleisen der viergleisigen DB-Hauptstrecke Bielefeld - Hamm/Westf. über Gütersloh bis Neubeckum. In diesem Streckenabschnitt wurde er von einer DB-Diesellok gezogen. Genau von der damals zum Bw Oldenburg/O. gehörenden Bundesbahn-Dieselmachine 220 061. Was bereits ein erstes Highlight der beschriebenen Fahrt bildete; denn die bis Ende 1967 die Baureihen-Bezeichnung V 200 tragenden 220-Diesellokomotiven der DB befanden sich bis zum Oktober 1968 auch im intensiven Reisezugeinsatz auf der Strecke Hamm - Bielefeld - Hannover. Die Aufnahme des elektr. Fahrbetriebes löste dann den 220-Betrieb hier ab; aber der Beginn der DBG-Sonderzugfahrt am 24.2.1980 erinnerte an dieses interessante Kapitel vom DB-Diesellokeinsatz in höchst lebendiger Form. Zum Zeitpunkt dieser Fahrt, dem Februar 1980, stellten die damals noch vorhandenen 220-Maschinen bereits echte Oldtimer im DB-Diesellokpark dar und befanden sich im Auslaufbetrieb. Umso mehr freute man sich im DBG-Sonderzug am 24.2.1980 über den 220-Einsatz vor diesem Zug am Beginn seiner Fahrt: Wie in alten Zeiten "bretterte" 220 061 über die Gleise der "Rennbahn" Bielefeld - Hamm - wengleich 220 061 in alter "V-200-Ära" auch nie zum Lokbestand vom Bw Hamm/Westf. gehörte. Aber das störte nicht weiter: Hauptsache man erlebte nochmal oder mal wieder "V-200-Power" auf dieser Rennbahn.

Die verließ der DBG-Sonderzug, der sich am 24.2.1980 durch Westfalen bewegte, aber in Neubeckum, um seine Fahrt von hier aus gemächlicher und gemütlicher fernab vom "Rennbahn-Tempo" fortzusetzen. Gleichzeitig fand in Neubeckum der erste Lokwechsel für diesen Sonderzug statt: Die DB-Diesellok 220 061 verließ ihn hier und seine weitere Beförderung übernahm die Museums-Dampflok 24 083 der Dampflok-Betriebs-Gemeinschaft e.V. (DBG), die ja auch als Veranstalter der beschriebenen Fahrt fungierte.

Die Dampflok 24 083 wurde 1938 von der Deutschen Reichsbahn fabrikneu beschafft. Nach dem 2. Weltkrieg verblieb diese Lok in Polen und war dort unter der Betr.-Nr. Oi 2 22 bei der Staatsbahn PKP im Einsatz. Die verkaufte die genannte Maschine aber 1975 an den Eisenbahn-Kurier (EK) in Deutschland. Nach Rückkehr aus Polen beförderte sie unter Stationierung in Hildesheim und alter DR-Nr. 24 083 Sonderzüge für den EK. 1979 wurde Lok 24 083 von der DBG übernommen, die sie weiterhin vor Sonderzügen einsetzte - wie auch am 24.2.1980 vor dem DBG-Sonderzug von Bielefeld ab Neubeckum.

Zugleich mit dem Wechsel auf Dampflok 24 083 verließ der o.a. DBG-Sonderzug in Neubeckum zunächst auch ein erstes Mal das DB-Streckennetz und ging hier auf die Gleise der "Westfälischen Landes-Eisenbahn AG" (WLE) über. Von Neubeckum wurde seine Fahrt auf der WLE-Bahnlinie nach Münster/Westf. fortgesetzt. Die diente wie 1980 auch alle anderen WLE-Strecken nur noch dem Güterverkehr. Der Personenverkehr war auf der Bahnlinie Neubeckum - Münster/Westf. am 27.Sept. 1975 eingestellt worden.

Bei klarem und sonnigem Winterwetter bewegte sich am 24.2.1980 aber auf dieser quer durch das südliche Münsterland hindurch führenden Strecke erneut ausnahmsweise mal ein Zug des Personenverkehrs. Dieses in Form des DBG-Sonderzuges von Bielefeld, der sich an dieser Stelle sogar mit Dampftraktion bewegte, die sich vor diesem Sonderzug nun in Form von Museums-Dampflok 24 083 präsentierte.

Aber bereits in Münster/Westf. war es damit erstmal wieder vorbei. Der genannte Sonderzug wechselte hier im Hbf mit allerlei Rangierbewegungen vom Streckennetz der WLE auf das der DB zurück und dadurch war seine Weiterfahrt im Dampflok schlepp erstmal nicht möglich.

Dafür erwartete ihn für seine Anschluss-Beförderung eine andere interessante Lok: Genau die Elektro-Maschine 104 022 der DB. Sie gehörte zu den noch 1980 eingesetzten fünf Altbau-Elektrolokomotiven der DB-Baureihe 104. Deren letzte DB-Vertreterinnen waren im Bw Osnabrück beheimatet und beförderten noch im Planbetrieb Eil- und Nahverkehrszüge auf den DB-Strecken Osnabrück - Münster, Osnabrück - Rheine und Münster - Rheine. Sogar bis Essen kamen die 104-Oldtimer vereinzelt.

Die Ellok-Baureihe 104 trug bis Ende 1967 die Baureihen-Bezeichnung E 04. Von 1932 bis 1935 waren von dieser Baureihe 23 Maschinen beim Hersteller AEG fabrikneu durch die Deutsche Reichsbahn beschafft worden. Diese bei ihrer Indienststellung sehr modernen Elektrolokomotiven mit der Achsfolge 1'Co1' bewährten sich vor allem im Einsatz auf Flachlandstrecken sehr gut und konnten hier Kolleginnen der Baureihe E 17 freisetzen, die dringend für den Betrieb auf der frisch elektrifizierten, durch gebirgige Gebiete führenden Bahnverbindung München - Augsburg - Ulm benötigt wurden.

Nach dem 2. Weltkrieg verblieben die Lokomotiven E 04 17 - 22 in den Westzonen des besetzten Deutschlands und gelangten 1949 in den Lokbestand der Deutschen Bundesbahn. Alle anderen E 04-Maschinen wurden von der Sowjetischen Besatzungszone aus 1946 in die UdSSR abtransportiert, dort aber nie eingesetzt und 1952 zurück nach Deutschland gebracht, wo sie nun in der DDR von deren Reichsbahn (DR) verwendet wurden. Das bald mit Beheimatungs-Konzentration in Leipzig. Bis Ende 1976 musterte die DR aber alle ihre E 04-Lokomotiven aus.

Da waren deren DB-Kolleginnen alle noch im Einsatz. Sie liefen ab 1968 unter den Betriebsnummern 104 017 bis 104 022 und wurden im gleichen Jahr von Süddeutschland (Bw München Hbf) ins norddeutsche Bw Osnabrück umbeheimatet, wo durch die Aufgabe der Dampflokkunterhaltung verloren gegangene Werkstatt-Kapazitäten ausgeglichen werden mussten. Das Bw Osnabrück beheimatete dadurch erstmals Altbau-Elektrolokomotiven, die es wie schon erwähnt vor allem auf den Strecken Osnabrück - Münster und Münster - Rheine sowie bis Essen im Ruhrgebiet einsetzte.

Thematik und Fahrtroute des am 24. Februar 1980 eingesetzten DBG -Sonderzuges forderten es geradezu heraus, für einen Teilabschnitt seiner Reiseroute einen DB-Ellok-Oldtimer der Baureihe 104 zur Bespannung dieses Sonderzuges zu verwenden. Was auch so geschah; denn im Hbf der Westfalen-Metropole Münster übernahm ihn die Lok 104 022 und fuhr mit ihm von hier aus durch das nördliche Münsterland hindurch nach Rheine. Damit wurde die im 104-Planeinsatz intensivste Strecke befahren; denn die 104-Oldtimer waren zwar im Bw Osnabrück beheimatet, kamen aber hauptsächlich vom benachbarten Münster aus zum Einsatz, wo sich aber auch das Ende dieses Einsatzes abzeichnete; denn der Schluss des 104-Betriebes bei der DB war nicht mehr fern.

Dieser Tatsache waren sich viele Fahrgäste des DBG-Sonderzuges auf "Westfalen-Kreuzfahrt" am 24.2.1980 bewusst und genossen es entsprechend, hinter 104 022 in diesem Sonderzug zu rollen. Im Personenbahnhof der Stadt und einstigen letzten DB-Dampflokk-Hochburg Rheine fand für ihn sogar noch ein Fahrtrichtungswechsel mit 104er-Lokumlauf statt, weil anschließend von Rheine aus auf der Strecke Rheine - Osnabrück weitergefahren wurde.

Eigentlich hätte der o.a. DBG-Sonderzug über eine 1980 noch vorhandene Verbindungskurve unter Umfahrung des Bahnhofes Rheine und ohne Fahrtrichtungswechsel direkt von der Strecke Münster - Rheine aus die Strecke Rheine - Osnabrück wechseln können. Das hätte aber an einem Sonntag, und an einem solchen fuhr dieser Sonderzug am 24.2.1980 ja, eine außerplanmäßige Personalbesetzung von sonst nur an Werktagen besetzten Stellwerken an der o.a. Verbindungskurve in Rheine ("Bk Emsbrücke") erfordert, worauf verzichtet wurde, in dem man ihn in den Pbf Rheine mit dortigem Fahrtrichtungswechsel und Lokumlauf führte.

Diese Praxis war zwar für Sonderzug-Fahrgäste, die die Bereisung seltener Gleise (wozu die o.a. Kurve ohne Regel-Personenbetrieb gehörte) liebten, etwas enttäuschend, brachte aber einen auch nicht uninteressanten Sonderzug-Aufenthalt im Pbf der westfälischen Emsstadt Rheine.

Während dieses Sonderzug-Aufenthaltes erinnerte sich mancher Teilnehmer der DBG-Fahrt am 24.2.1980 an die zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht so lange zurück liegende Zeit, als an dieser Stelle noch Dampflokkbetrieb Selbstverständlichkeit war.

Im Herbst 1977 hatte die DB in Rheine mit einem großen Fest Abschied von ihrem letzten Dampflokbetrieb genommen. Der fand hier zuvor ausschl. noch mit Güterzügen auf der von Rheine aus ins benachbarte Emsland sowie in Fortsetzung nach Ostfriesland bis Leer und Emden führenden Strecke statt, wo aber noch sehr intensiv schwere Züge von ölgefeuerten Güterzug-Dampflokomotiven befördert wurden. Damit war im Oktober 1977 Schluss und auch die DB konnte sich von ihrem Dampflokbetrieb verabschieden. Sie tat das nun so umfassend, daß sie auch für Sonderfälle einen künftigen Betrieb mit Dampflokomotiven in eigener Kraft und unter Dampf auf ihrem Streckennetz untersagte. Eine Regelung, die immerhin fast zehn Jahre lang Bestand haben sollte.

Dadurch konnte auch der DBG-Sonderzug von Bielefeld am 24.2.1980 nicht mit Dampftraktion und Dampfkraft in die einstige "Dampflokkathedrale" Rheine kommen. Das er das ersatzweise mit Ellok-Oldtimer 104 022 tat, war ein weitgehend würdiger Ersatz.

Von Rheine aus schleppte dieser Oldtimer diesen Sonderzug auf der Strecke Rheine - Osnabrück bis Ibbenbüren, wo er zum zweiten Mal während seiner Fahrt das Streckennetz der DB verließ, um hier auf das Streckennetz von Westfalens zweiter großer Privatbahn-Gesellschaft, das Netz der "Teutoburger Wald-Eisenbahn" (TWE) zu wechseln.

Wie schon der Name ausdrückt, führte dieses Netz zum Fahrtzeitpunkt, Anfang 1980, in weiten Bereichen direkt an der Westseite vom Teutoburger Wald entlang und Bergausläufer dieser westfälischen Mittelgebirgs-Landschaft überquerten die TWE-Strecken sogar; insbesondere im Nordteil des TWE-Bahnliniennetzes zwischen Ibbenbüren und Bad Laer.

Im zwischen Rheine und Osnabrück gelegenen Ibbenbüren befand sich der nördlichste Punkt dieses Netzes. In Gütersloh dagegen der Betriebsmittelpunkt der TWE. Planmäßigen Personenverkehr führte auch sie ähnlich wie der Privatbahn-Nachbar WLE 1980 schon nicht mehr durch. Der letzte TWE-Regelbetrieb im Personenverkehr war am 31.10.1978 eingestellt worden. Aber es rollten auf den TWE-Strecken noch Güterzüge und schon seit 1977 gab es hier im Nordbereich dieser Strecken einen touristischen Museumsbahn-Personenverkehr, der unter der Bezeichnung "Teuto-Express" zunächst mit Oldtimer-Dieseltriebwagen durchgeführt wurde, ab 1979 dann vermehrt mit lokbespannten Zügen, vor denen sogar histor. Dampflokomotiven fuhren und die aus Altbau-Personenwagen (teilweise solchen aus ehem. TWE-Rollmaterial) bestanden. An den touristischen Fahrten vom "Teuto-Express", die jew. an einigen Wochenend-Tagen im Jahr stattfanden, beteiligte sich ab 1979 auch umfangreich der "Eisenbahn-Kurier" (EK), der hierfür seine 1972 von ihm bei der DDR-Reichsbahn erworbene Museums-Dampflokk 24 009 einsetzte. Sie war (und ist) eine baureihen- und typenmäßige Schwesterlok der Maschine 24 083, die den DBG-Sonderzug von Bielefeld am 24.2.1980 von Neubeckum nach Münster/Westf. auf WLE-Gleis befördert hatte.

Dieser Sonderzug sollte auf seiner von Ibbenbüren nach Gütersloh führenden Fahrt auf dem TWE-Streckennetz am Nachmittag des 24.2.1980 ebenfalls von der Dampflokk befördert werden, die schon seit 1979 einige Züge den "Teuto-Express" auf diesem Netz befördert hatte: Also EK-Museum-Dampflokk 24 009. Der o.a. DBG-Sonderzug wurde dadurch im Verlauf seiner "Westfalen-Kreuzfahrt" nicht nur zum zweiten Mal von einer Dampflokk befördert, sondern auch ein weiteres Mal von einer Lok der Baureihe 24.

Und das von einer anderen 24er, als die, die den Zug dieser interessanten "Kreuzfahrt" bereits von Neubeckum bis Münster auf der Strecke der "Westfälischen Landes-Eisenbahn" (WLE) gezogen hatte.

Das war ja die DBG-eigene Maschine 24 083 gewesen. Auf dem TWE-Netz fungierte nun die EK-Schwesterlok 24 009 als Zuglok des beschriebenen DBG-Zuges, vor dem dadurch die beiden einzigen 1980 in der damaligen Bundesrepublik betriebsfähigen 24er-Lokomotiven auf getrennten Fahrtrouten-Abschnitten vor diesem Sonderzug zum Einsatz kamen. 24 009 setzt sich vor ihn in Ibbenbüren zusammen mit einem zweiachsigen, 1925 gebauten Plattformwagen aus früherem TWE-Rollmaterial, den der EK inzwischen in den Zügen des "Teuto-Express" einsetzte (ehem. TWE-Wagen) sowie einem histor. Mitropa-Speisewagen des EK's.

Wagenmäßig etwas verstärkt setzte der DBG-Sonderzug, der am 24.2.1980 nun vom Nordwesten Westfalens in den dortigen Osten zurück rollte, ab Ibbenbüren seine Reise auf dem TWE-Netz fort und dampfte hier über dessen landschaftlich schönsten Teil, der vor allem vom "Tecklenburger Land" als Nebenbereich vom Teutoburger Wald geprägt wird. In Lengerich wurde auf TWE-Gleis nicht nur die DB-Hauptbahnstrecke Osnabrück - Münster überquert, sondern auch an der dortigen TWE-Hauptwerkstatt vorbei gefahren. Die war seinerzeit auch fester Heimat-Stützpunkt für die EK-Lok 24 009, die dadurch nicht aufwendig für die Fahrt des DBG-Sonderzuges durch Westfalen in kalter Schleppfahrt überführt werden musste, so wie es bei der in Hildesheim beheimateten DBG-Schwesterlok 24 083 für die Sonderzug-Teilstrecke Neubeckum - Münster geschehen musste. Mit eigener Kraft und unter Dampf durften sich Dampflokomotiven bei der DB und auf deren Strecken 1980 ja nicht bewegen.

24 009 zog den o.a. DBG-Sonderzug dagegen durch für sie vertrautes Gebiet, in dem sie damals mit den Museumszügen vom "Teuto-Express" relativ häufig unterwegs war. Durch dieses Gebiet hindurch erreichte sie mit dem DBG-Sonderzug dann Gütersloh, wo er in den TWE-Bhf. "Gütersloh Nord" hinein fuhr, einen Kopfbahnhof als End- und Ausgangspunkt der TWE-Strecken Ibbenbüren - Gütersloh und Gütersloh - Hövelhof. Dampflok 24 009 wurde hier abgehängt und an das andere Sonderzugende rangierte sich die DB-Diesellok 220 061, um den Sonderzug, den die DBG am 24.2.1980 einsetzte, über die Schluss-Etappe seiner Fahrt bringen - nämlich wieder auf DB-Gleisen von Gütersloh nach Bielefeld. Um diese Gleise in Gütersloh zu erreichen, musste DB-Diesellok 220 061 aber erstmal die Wagenkette des DBG-Sonderzuges vom TWE-Bhf. Gütersloh Nord in den Güterbahnhof der Miele- und Bertelsmannstadt Gütersloh schleppen; denn in diesem Gbf. befand sich auch die gleismäßige Verbindung zwischen dem TWE-Netz und der DB-Hauptbahnstrecke Hamm - Gütersloh - Bielefeld. Nachdem noch auf TWE-Gleisen der ab Ibbenbüren mitgeführte Zweiachs-Personenwagen und der histor. Mitropa-Speisewagen abgekuppelt und beiseite gestellt wurden, musste 220 061 im Gbf. Gütersloh noch einen Lokumlauf durchführen. Für den Sonderzug bedeutete das den letzten von insgesamt vier Fahrtrichtungswechseln. Genauso viele Male waren bei ihm die Lokomotiven gewechselt worden.

Der Lokwechsel und die Rangierbewegungen auf interessanten Gleisen in der Stadt Gütersloh am 24.2.1980 für den DBG-Sonderzug von und nach Bielefeld erinnerte an einen ähnlichen Lokwechsel und ähnliche Rangierbewegungen, die für einen Sonderzug in dieser Stadt und auf diesen Gleisen stattfanden, der hier am 27.Mai 1965, also knapp 15 Jahre vor dem beschriebenen DBG-Sonderzug vom Streckennetz auf das der TWE wechselte. Also umgekehrt wie hier am 24.2.1980 der DBG-Sonderzug.

Der Sonderzug, der das 1 1/2 Jahrzehnte vorher in Gütersloh tat, war ein ganz besonderer "Extra-Zug", denn seine Passagiere waren wahrhaft königliche Fahrgäste, handelte es sich doch um den Salonwagen-Zug, in dem damals die englische Königin Elisabeth II (damals 39 Jahre alt, heute 94 und noch immer Regentin des Britischen Empires!) mit ihrem Gemahl Prinz Philip (Herzog von Edinburgh, damals 44 Jahre alt, heute 99 und weiterhin Prinzgemahl) im Verlauf ihres seinerzeitigen, zehn Tage dauernden ersten deutschen Staatsbesuches durch die Bundesrepublik Deutschland reiste. Damals waren derartige Reisen noch mit der Eisenbahn möglich und wurden auch mit ihr durchgeführt. Sehr zur Freude des eisenbahn-begeisterten britischen Königspaares. Das war in seinem Salonwagen-Sonderzug am 26.5.1965 zum Besuch von britischen Militär-Garnisonen an den westfälischen Standorten Soest, Sennelager und Bad Lippspringe gereist und traf in der ersten Stunde vom Folgetag, dem 27.5.1965, in diesem Sonderzug im Hbf von Gütersloh ein. Zwei DB-Diesellokomotiven der Baureihe V 200.0 (!) brachten den Sonderzug mit seinen königlichen Passagieren auf der DB-Strecke Hamm/Westf. - Bielefeld hierher. Im Hbf von Gütersloh fand an ihm in acht (!) Minuten ein blitzschneller Lokwechsel statt: Die DB-Lokomotiven verließen ihn hier und an seinen beiden Enden setzten sich jeweils die TWE-Diesellokomotiven V 81 und V 123 (1958 und 1962 bei MaK gebaute Stangen-Maschinen). Das englische Königspaar verfolgte den Lokwechsel sehr aufmerksam vom offenen Fenster seines Salonwagens aus und Königin Elisabeth II stellte hierzu ganz spezielle Fragen! Ihr Ehemann Prinz Philip (der bestens deutsch spricht) übersetzte diese dem auf dem Bahnsteig anwesenden DB-Personal und gab die erklärenden Antworten in englischer Sprache an seine Gemahlin weiter. Anschließend brachten die o.a. TWE-Lokomotiven den aus 15 Wagen bestehenden, 380 m langen Salonwagen-Sonderzug vom Hbf Gütersloh aus in den benachbarten Gbf. und von hier aus nach Fahrtrichtungswechsel auf TWE-Gleis zum britischen Militärflugplatz in Gütersloh an der dortigen Marienfelder Strasse. Auf den Gleisen der zu diesem Flughafen gehörenden Anschlussbahn wurde der Sonderzug dann in Nähe des Kasino-Gebäudes abgestellt und hier übernachtete das britische Königspaar dann in dem zu ihrem Sonderzug gehörenden, ihm zur Verfügung stehenden Salon-Schlafwagen.

Der Lokwechsel und Streckenwechsel, der sich 15 Jahre später für den DBG-Sonderzug in Gütersloh recht ähnlich, wenn auch nicht ganz so schnell vollzog, fand zwar nicht für ganz so blaublütiges und eher un-royales Publikum statt, wurde aber von dem genau so interessiert beobachtet, wie es beim königlichen Publikum 15 Jahre zuvor an dessen Sonderzug ebenfalls in Gütersloh der Fall war. Nachdem der DBG-Sonderzug am 24.2.1980 in Gütersloh wieder die Gleise der DB-Hauptbahnstrecke Hamm/Westf - Bielefeld erreicht hatte, absolvierte er als Schluss-Punkt nochmal eine schöne schnelle Fahrt hinter der DB-Diesellok 220 061 auf der einstigen "V-200-Rennbahn" Hamm - Hannover, die er bis Bielefeld benutzte. Da fühlten sich besonders die Diesellok-Fans im o.a. Sonderzug auch wahrhaft königlich.

Im Hbf von Bielefeld beendete er dann die schöne Fahrt, die er bei bestem Wetter und sehr interessanter Weise auf reizvollen Strecken in mehreren Teilen von Westfalen; aber hier insbesondere entlang des Teutoburger Waldes (dessen Westseite er vom Nordwesten bis zum Südosten hin gefolgt war!) absolviert hatte. Die gelungene DBG-Sonderzugfahrt am 24.2.1980 leitete damals eine große Folge von derartigen Fahrten durch andere Veranstalter in einem an Eisenbahnfreunde-Sonderzügen sehr reichen Jahr ein.

Genau 40 Jahre später, 2020, sieht das durch jüngst weltumspannende Probleme völlig anders aus und die, die dabei sein konnten, erinnern sich in äusserst sonderzugarmer Zeit einmal mehr an die Zeit, in der noch Züge, wie der beschriebene DBG-Sonderzug rollte - mit Lokomotiven aller drei Traktionsarten und das trotz 1980 bestehendem DB-Dampflok-Verbots! Unvergessen!!!

Leider führte die DBG solche Fahrten in der Art, wie die DBG-Tour, die am 24.2.1980 stattfand, später kaum noch durch. Die DBG konzentrierte sich in der Folge mehr auf Museumsbahn-Verkehr auf festen Strecken mit den eigenen Plattform-Personenwagen und eigenen Lokomotiven, allen voran der 24 083.

Zunächst rollten DBG-Museumsbahn-Züge vor allem auf den Privatbahnstrecken Voldagsen - Duingen und Vorwohle - Emmerthal. Dann konzentrierten sich diese Züge auf den Einsatz im Bereich der Bahnlinie Derneburg - Bornum im Vorharz-Land sowie auf der Bahnlinie Loburg - Altengrabow in Sachsen-Anhalt. Heute fahren DBG-Museumsbahn-Züge an einigen Tagen im Jahr noch auf der Bahnlinie Derneburg - Bornum. Das allerdings mit einer Werkbahn-Diesellok. Die DBG-Dampflok 24 083 ist bereits seit 2009 nicht mehr betriebsfähig. Sie ist heute in Loburg in der Nähe von Magdeburg abgestellt.

Auch die Dampflok 24 009 ist nicht mehr betriebsfähig. Das seit 2008. Der Eisenbahn-Kurier trennte sich damals von dieser Lok, für deren weiteren Erhalt sich eine eigene Stiftung gründete, die diese Lok im ehem. Bw Gelsenkirchen-Bismarck abstellte, wo sie heute noch steht. Eine mehrfach angestrebte Wiederherstellung als betriebsfähige Maschine wurde bislang nicht verwirklicht.

Die Elektrolok 104 022, die den DBG-Sonderzug am 24.2.1980 von Münster über Rheine bis Ibbenbüren beförderte, wurde von der DB nur kurze Zeit nach der Fahrt dieses Sonderzuges am 1.4.1980 ausgemustert und danach verschrottet. Von ihren sechs 104-Maschinen trennte sich die DB zwischen 1979 und 1981. Zuletzt war von diesen Maschinen nur noch die Lok 018 aktiv. Es gab aber immer noch einen Umlaufplan, der Zugleistungen (meist N-Zugbeförderungen) nach Münster, Haltern, Rheine, Bentheim, Essen und Herford beinhaltete, wobei durch fortschreitenden 104-Schwund immer öfter 140er-Kolleginnen diese Zugleistungen wahrnehmen mussten. Von den DB-Maschinen der Baur. 104 blieb nach 1981 nur die Lok 140 020 (E04 20) museal erhalten. Sie fand ihren Platz als Lokdenkmal vor dem Gebäude der DB-Zentrale in Frankfurt am Main; der späteren Frankfurter Nebenstelle des Konzerns der in Berlin ansässigen DB AG.

In diesem Jahr (2020) gab die DB AG das o.a. Gebäude und sein Gelände in Frankfurt/M. auf. Die Museumslok E 04 20 wurde deshalb am 25.5.2020 von Frankfurt/M. nach Koblenz transportiert und gehört dort nun zur Fahrzeugsammlung im Eisenbahn-Museum Koblenz-Lützel.

Im Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in der früheren DDR blieben drei Maschinen der hier ab 1970 als Lokbaureihe 204 bezeichneten Ursprungs-Baureihe E 04 erhalten: E 04 01, 07 und 11. Die Lok E 04 01 steht zusammen mit anderen historischen Fahrzeugen auf dem Museumsgleis des Leipziger Hbf's. Die Lok E 04 07 wird von den Eisenbahnfreunden Staßfurt e.V. in deren Fahrzeugsammlung im ehemaligen Bw Staßfurt erhalten und die Lok E 04 11 hat ihren Platz im Eisenbahn-Museum in Weimar. Auch diese E-04-Maschinen sind heute nicht mehr betriebsfähig.

Die Diesellok 220 061 wurde von der Deutschen Bundesbahn am 31.3.1983 ausgemustert. Zuletzt war diese Lok im Bw Oldenburg/O. beheimatet, wohin sie im Mai 1975 vom Bw Würzburg gekommen war. Gebaut wurde diese Diesellok Anfang 1959 bei den Krauss-Maffei-Werken. Nach Fabrik-Auslieferung nahm die DB diese Lok als V 200 061 am 27.2.1959 in Betrieb. Sie wurde damals im Bw Frankfurt/M. - Griesheim stationiert und gelangte 1962 von dort ins Bw Würzburg, wo sie am 1.1.1968 auch die Nr. 220 061 erhielt. Nach ihrer Ausmusterung wurde die Lok 220 061 im Jahre 1986 bei der Firma Layritz im bayerischen Penzberg verschrottet.

Das gleiche Schicksal teilten auch die vierachsigen Umbauwagen der DB. Die Geschichte dieser Wagen wurde in der Maikäfer-Ausgabe 2020 vom "LBE-Express" beschrieben. Einige wenige Vierachser-Umbauwagen aus ehemaligem Bundesbahn-Rollmaterial befinden sich noch in den Fahrzeugsammlungen von Museumsbahnen.

Die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), die einst der bekannten Privatbahnfirma Vering & Waechter gehörte, ging 1916 an die AG für Verkehrswesen (AGV) über, die 1945 die TWE-Betriebsführung an die damals neu gegründete "Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft" (DEG), ein AGV-Tochterunternehmen, übertrug. Regel-Personenverkehr wurde von der TWE bis 1978 durchgeführt. Güterverkehr blieb auch danach recht lebhaft, insbesondere auch durch Militärtransporte für die Britische Rheinarmee und in die 1967 entstandene Anschlussbahn zum Landmaschinen-Hersteller Claas in Håsewinkel. Ab Juni 1980 fuhren auch Stahltransporte vom Emsland nach Paderborn über das gesamte Streckennetz der TWE von Ibbenbüren nach Hövelhof. Die wurden auf ihrer Gesamtstrecke von Lingen bis Paderborn von TWE-Diesellokomotiven befördert - also auch auf den DB-Streckenabschnitten Lingen - Ibbenbüren und Hövelhof - Paderborn. Für diese Zugleistung setzte die TWE zwischen 1989 und 1992 auch die damals ihr gehörende Henschel-Großdiesellok V 320 001 ein, ab 1994 dann fabrikneue Mak-Diesellokomotiven.

Zwischen 1997 und 2000 wurden alle Aktien des TWE-Eigners AGV nach und nach vom französischen Konzern CGEA übernommen. Die TWE wurde nun ein Teil von dessen Firma "Veolia-Verkehr" (heute Transdev). 2010 ging die genannte Firma an den Konzern "Geodis" über, der die TWE seinem Unternehmen "Captrain Deutschland" zuschlug. Die Deutsche Bahn AG kündigte daraufhin den Durchgangs-Zugverkehr Lingen - Paderborn, der ja bis dahin (2010) durchgehend mit TWE-Lokomotiven und zwischen Ibbenbüren und Hövelhof auf TWE-Gleis stattgefunden hatte. Captrain war nun auch TWE-Betriebsführer.

Ebenfalls 2010 wurde die TWE-Bahnlinie Ibbenbüren - Lengerich an mehreren Stellen infolge von Unwettern zerstört und unterbrochen. Dein Durchgangs-Zugverkehr auf dem Gesamtstreckenband der TWE von Ibbenbüren bis Hövelhof war damit nicht mehr möglich. Auf dem Restnetz südlich von Lengerich übernahm die DB Cargo AG die Zugleistungen, so daß sich der Einsatz von TWE-Lokomotiven nun auf Fahrten und Einsätze außerhalb des TWE-Netzes konzentrierte. Dazu gehörten auch Rangierlok-Einsätze im Hamburger Hafen. Das TWE-Betriebswerk mit Hauptwerkstatt in Lengerich wurde teilweise vom Verein "Eisenbahn-Tradition Lengerich e.V." (ETL) übernommen, der auch schon vorher den einst vom EK praktizierten Museumsbahnverkehr auf den TWE-Strecken durchführte. Auf diesen Strecken kam dieser Museumsbahnverkehr allerdings durch die seit 2010 im TWE-Nordnetz notwendigen Sperrungen erstmal weitgehend zum Erliegen.

Die ETL war aber mit ihren historischen Lokomotiven und Wagen (allen voran der betriebsfähigen, vom ETL-Verein betriebenen Dampflokomotive 78 468) auf Strecken außerhalb des TWE-Netzes aktiv. Dieses ebenfalls häufig auf DB-Strecken.

Der 43,6 Km lange TWE-Streckenabschnitt Ibbenbüren - Lengerich - Versmold wurde inkl. der dazugehörigen Anschlussbahn zum Hafen Saerbeck am 1.12.2015 von "Captrain" an die Firma "Lappwaldbahn Service GmbH" (LWS) in Oebisfelde-Weferlingen (Sachsen-Anhalt) verkauft. In seinem nördl. Bereich erhielt das TWE-Streckennetz also einen neuen Eigentümer, der sich sofort darum bemühte, die hier existenten Streckenschäden zu beseitigen und die hier nun zur LWS gehörende Ex-TWE-Strecke wieder durchgehend herzustellen. Teilweise ist das der LWS auch bereits gelungen, so daß auf Teilen der Strecke Ibbenbüren - Versmold bereits wieder Museumsbahnverkehr möglich ist, der erneut vom Verein ETL mit historischen Fahrzeugen durchgeführt wird.

Außerhalb dieser Strecken fährt der ETL-Verein auch weiterhin mit Sonderzügen auf Bahnlinien außerhalb der TWE.

In deren Bereich wird seit geraumer Zeit die Wiederaufnahme des Regel-Personenverkehrs im TWE-Streckenabschnitt Hasewinkel - Gütersloh ernsthaft angestrebt. Hier sollen moderne Triebwagen im SPNV-Taktverkehr fahren und der genannte Streckenabschnitt SPNV-mäßig ausgebaut werden. Die Kosten dafür werden 34,5 Mio Euro betragen. Aufgabenträger wird der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (WOWL). Letztendlich ist über das Projekt der TWE-Personenverkehrs-Rückkehr noch nicht entschieden, aber die Chancen für seine Realisierung stehen sehr gut und könnten dafür sorgen, daß auf einem TWE-Teilbereich ab 2023 erneut ständig und dann in dichter Folge Züge des Regel-Personenverkehrs rollen.

Die DB Cargo AG setzt in dem nun von ihr durchgeführten Güterverkehr auf dem TWE-Restnetz Diesellokomotiven der Baureihen 294 und 295 ein. Die fünf TWE-eigenen Diesellokomotiven, die nun nur noch außerhalb dieses Netzes als Maschinen der Captrain Deutschland Cargo West GmbH zum Einsatz kommen, befinden sich an versch. Einsatzorten. Es handelt sich um vier Mak-Drehgestell-Maschinen und eine Kraus-Maffei-Lok, die durch Umbau aus der DB-Lok 211 293 entstand.

Aus alter TWE-Zeit kommen heute bei Museumsbahnen in den Niederlanden und in Belgien jeweils eine Dampflokomotive des ELNA-Typs im Einsatz. Eine der alten TWE-MaK-Stangen-Diesellokomotiven setzt die Brohltalbahn ein, drei weitere von ihnen gelangten nach Italien. Ehemalige TWE-Triebwagen werden museal heute auch noch in Blankenburg, Wutach und Butzbach erhalten und die ehem. TWE-Dampflokomotive 221, eine ursprüngliche Lok der Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE), gehört heute als nicht betriebsfähiges Ausstellungsstück zum VVM-Eisenbahnmuseum in Aumühle bei Hamburg!

Auf dem Streckennetz der nicht weit von der TWE entfernten WLE wird vor allem in dessen südlichem Bereich zwischen Lippstadt und Warstein umfangreicher Güterzugverkehr durchgeführt - u.a. auch mit dem "Warsteiner Bierzug". Auch die Zementindustrie um Neubeckum herum sorgt für regen Güterzugverkehr auf WLE-Gleisen, die im Umland von Münster/Westf. nur noch wenig benutzt werden. Hier ist aber im Abschnitt Münster - Sendenhorst ebenfalls die Wiedereinführung von Regel-Personenverkehr in moderner SPNV-Form geplant.

Museumsbahnverkehr findet auf WLE-Strecken nur sehr sporadisch statt und wird dann meistens auch vom Verein "Eisenbahn-Tradition Lengerich" (ETL) durchgeführt.

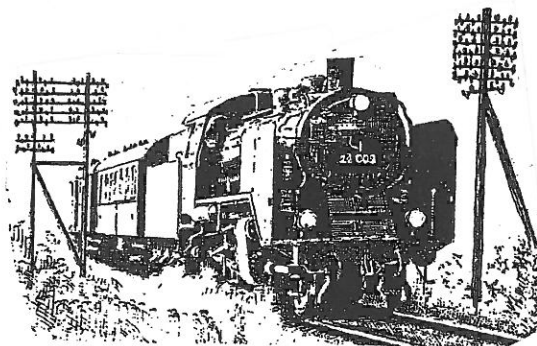
Die Verbindungskurve zwischen den Strecken Münster - Rheine und Rheine - Osnabrück, die seit den 1970er Jahren sogar elektrisch befahrbar war und eine Umfahrung des Bahnhofes Rheine ermöglichte, die aber vom DBG-Sonderzug am 24.2.1980 nicht genutzt wurde, gibt es seit den 1990er Jahren nicht mehr. Als sie noch existierte, bot sie auch eine gute Umleitungsmöglichkeit bei Baumassnahmen od. Betriebsstörungen auf den beiden o.a. DB-Strecken. Die gab es mehrmals auf der Verbindung Münster - Osnabrück im Jahre 2019, als viele Züge (inkl. solchen des ICE-Verkehrs) über Rheine umgeleitet werden mussten und wegen des Fehlens der beschriebenen Verbindungskurve hier mit Fahrtrichtungswechsel umständlich und aufwändig über den Pbf. Rheine geführt werden mußten. Die nicht mehr vorhandene Verbindungskurve in Rheine hätte das erspart. Auch 2020 mußte die Strecke Münster/W. – Osnabrück gesperrt werden.

Königlicher Staatsbesuch reist heute (anders als noch 1965) nicht mehr auf der Schiene durch Deutschland. Auf die TWE-Gleise kommen "royale Sonderzüge" dadurch nicht mehr und auch Sonderzüge, wie der der DBG am 24.2.1980 sind hier sehr selten geworden.

Den rückblickenden Berichterstatter und Fahrgast dieses Sonderzuges, der damals auch selbst Sonderzugfahrten von Lübeck aus für den Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) organisierte, inspirierte die beschriebene Mitfahrt im DBG-Sonderzug am 24.2.1980 zur Durchführung einer ähnlichen Fahrt, die dann 1988 auch tatsächlich stattfand. Das von Lübeck aus und deshalb als Drei-Tages-Tour, aber mit Bereisung der WLE- und TWE-Strecken in einem Sonderzug. Der wurde zwar an keiner Stelle von Dampflokomotiven befördert; dafür auf den Strecken beider Gesellschaften (WLE und TWE) von einer V-200-Lok, der DB-Museums-Diesellok V 200 007. Das TWE-Netz wurde dabei in seiner Gesamtlänge von Ibbenbüren bis Hövelhof befahren. Die gesamte VLV-Fahrt mit Bereisung von TWE- und WLE-Strecken (wie es auch beim DBG-Sonderzug am 24.2.1980 der Fall war) fand genau vom 21. - 24.4.1988 (also acht Jahre nach der genannten DBG-Sonderzugfahrt an gleicher Stelle) statt.

Zum 20-jährigen Bestehen des VLV-Reisedienstes bereiste dieser am 13.9.1997 (im Verlauf seiner 135. Fahrt) das TWE-Netz erneut, diesmal von Ibbenbüren bis Gütersloh und das nun auch im Dampflo-Schlepp, der durch die ETL-Maschine 50 3655 hergestellt wurde. So besaß der DBG-Sonderzug vom 24.2.1980 in gewisserweise sogar Nachfolger, von denen der VLV-Zug am 23.4.1988 (siehe oben) sogar die berühmte Verbindungskurve in Rheine benutzte. Ein Kreis war auf diese Weise irgendwie geschlossen.

Michael Hecht





**NOCHMAL ZURÜCK IN DEN WINTER: ABER IN DEN VOR 40 JAHREN
SCHIENENKREUZFahrt DURCH WESTFALEN MIT DIESEL,
DAMPF UND STROM AM ENDE VOM FEBRUAR 1980**



Das neben stehende Bild zeigt den Sonderzug, mit dem die Dampflok- betriebs-Gemeinschaft e. V. (DBG) am Sonntag, d. 24. Februar 1980 eine interessante Westfalen-Rundfahrt durchführte am Morgen dieses letzten Februar-Sonntages von 1980 vor seiner Abfahrt im Hbf der ostwestfälischen Metropole Bielefeld. Von hier bis Neubeckum beförderte diesen Sonderzug auf der in diesem Bereich viergleisigen Hauptbahnstrecke Hannover-Hamm/Westf. die damals im Bahnbetriebswerk Oldenburg/O. beheimatete DB-Diesellok 220 061 und erinnerte dadurch an die V-200-Einsätze auf der genannten Strecke, die bis zum Herbst 1968 stattfanden.

Das untere Bild zeigt den o. a. Sonderzug nach seiner Ankunft im Bhf. von Neubeckum.

Fotos:
Michael Hecht.



In Neubeckum übernahm die historische Dampflok 24 083 der Dampflok-Betriebsgemeinschaft e. V. (DBG) den Sonderzug, den die DBG am 24.2.1980 auf interessanten Wegen vom östl. ins nordwestliche Westfalen und zurück rollen ließ. Für die DB-Diesellok 220 061 war die Arbeit vor diesem Sonderzug erstmalig beendet und kaum jemand beachtete diese Lok noch, als sie den o. a. DBG-Sonderzug in Neubeckum verlassen hatte und auf eines der Gleise am Nachbarbahnstg. abgerückt war. Auch hier erinnerte 220 061 an die Zeiten, als V-200- und 220-Maschinen in diesem Bahnhof noch zum Betriebsalltag gehörten. Am 24.2.1980 nahmen davon nur sehr wenige Fahrgäste des beschriebenen Sonderzuges Notiz. Die allermeisten von ihnen scharten sich um die DBG-Dampflok 24 083, die sich inzwischen vor diesen Sonderzug gesetzt hatte, was auch d. mittlere Bild in seinem rechten Bereich zeigt. Mit der DBG-Dampflok wurde auch der ab Neubeckum mitfahrende Gesellsch.-Wagen vor diesen Zug gesetzt.

Fotos:
Michael Hecht.





Und genauso wenig beachtet, verließ 220 061 den Bhf. Neubeckum in Lz-Tour ins benachbarte Gütersloh, von wo aus sie den DBG-Westfalen-Sonderzug am Nachmittag des 24.2.1980 wieder nach Bielefeld zurück beförderte. Diesen Sonderzug zog ab Neubeckum bis Münster/Westf. auf dem Streckennetz der Westfälischen Landes-Eisenbahn AG (WLE) die DBG-Dampflok 24 083, die auf dem unteren Bild mit diesem Zug auf der WLE-Strecke Neubeckum-Münster im Bhf.. Sendenhorst zu sehen ist.

Fotos:
Michael Hecht.



Ab Münster/Westf. fuhr vor dem beschriebenen und abgebildeten DBG-Sonderzug nunmehr wieder auf DB-Gleisen von hier über Rheine bis Ibbenbüren die zum Fahrzeitpunkt im Bw Osnabrück beheimatete DB-Elektrolok 104 022. Im Pbf

Rheine wurde dabei die Fahrtrichtung gewechselt und der Gesellschaftswagen dieses Sonderzuges (DB-'Sambawagen' alter Bauart) wurde hier von einem an das andere Zugende umgesetzt, was mehrere Rangierbewegungen für die Sdzg.-Weiterfahrt und für die Elektrolok der Sdzg.-Fahrtroute, Maschine 104 022, verursachte.

Bei den Sitzwg. des DBG-Westfalen-Sonderzuges am 24.2.1980 handelte es sich aussch. um vierachsige DB-Umbauwagen, was eine fotogene Wagenkette bot.

Fotos:

Michael Hecht.



Die neben stehenden Bilder zeigen den DBG-Westfalen-SdZg. am 24.2.1980 nochmals im Pbf der im nordwestlichen Westfalen gelegenen Emsstadt Rheine. Auf dem oberen Bild wird der 'Rote Wagen', also der Gesellschaftswagen dieses Zuges an seine durch Fahrtrichtungswechsel neue Spitze rangiert. Das untere Bild zeigt diesen Zug kurz vor Abfahrt im Pbf Rheine. DB-Ellok 104 022 brachte ihn noch von hier auf der Strecke Rheine-Osnabrück bis Ibbenbüren, von wo aus Dampflok 24 009 des Eisenbahn-Kuriers (EK) seine Beförderung auf der Strecke Ibbenbüren-Gütersloh der 'Teutoburger Wald-Eisenbahn' (TWE) bis Gütersloh übernahm. Dabei wurde dieser Zug für die Fahrt über die o. a. TWE-Strecke in Ibbenbüren noch um einen TWE-Oldtimer-Personenwagen u. einen histor. Mitropa-Speisewg. vom EK verstärkt.

Fotos:

Michael Hecht.



Im TWE-Gleisbereich d. Bahnanlagen v. Gütersl. erwartete am Nachmittag des 24.2.1980 die DB-Diesellok 220 061 (Bw Oldenburg/0.) bereits den DBG-Westfalen-Sonderzug, den sie von Gütersloh nach Bielefeld zurück bringen sollte. Zunächst rangierte sich diese Lok aber im Gleisvorfeld vom TWE-Bahnhof Gütersloh Nord an die Zusatzwagen, die ab Ibbenbüren in diesem Sonderzug mitgeführt worden waren. Die DB-Lok 220 061 sollte diese Wagen (einen TWE-Oldtimer-Personenwg. u. histor. EK-Mitropa-Speisewagen) im o. a. TWE-Bhf. noch auf ein Gleis an dessen Rand z. Abstellung rangieren, was auch so geschah. Für eine V-200- bzw. 220-Diesellok bedeutete das 1980 eine Tätigkeit an ungewönl.. Stelle. Zwar waren derartige Maschinen in Gütersloh auf den Gleisen des dem TWE-Bhf. benachbarten und auf d. oberen Bild rechts erkennbaren DB-Bahnhofes bis zum Herbst 1968 tägliche u. häufige Gäste; aber nebenan bei d. TWE traf man diese Maschinen kaum.

Beim DBG-Sdztg. am 24.2.1980 wurde hier auch der DB-Gesellschaftswg. abgehängt.

Fotos:
Michael Hecht.





Die obigen Bilder zeigen nochmals DB-Diesellok 220 061 am Nachmittag des 24.2.1980 im Bereich des Bahnhofes Gütersloh Nord d. Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) und damit an einer für eine DB-Lok damals seltenen Stelle. 220 061 hat hier den TWE-Oldtimer-Personenwagen und den EK-Mitropa-Speisewagen vom DBG-Westfalen-Sonderzug entfernt und fährt zum Zugstamm dieses Zuges zurück, um ihn für die Weiterbeförderung zu übernehmen.

Auf den beiden Bildern sind gut die dem o. a. TWE-Bhf. benachbarten Anlagen des Gütersloher DB-Bahnhofes zu sehen. Auf dem oberen Bild auch im Hintergrund ein Fabriks-Komplex der berühmten Gütersloher Miele-Werke.

Fotos: Michael Hecht.

Vom TWE-Bhf. Gütersloh Nord brachte DB-Diesellok 220 061 den DBG-Westfalen-Sonderzug am 24.2.1980 zunächst in den Gleisen der Bahnverbindung Hannover-Hamm hindurch in den DB-Güterbahnhof von Gütersloh, wo sich noch ein Lokumlauf für diese V-200-Maschine anschloss, der sie auch direkt an der damals noch in Betrieb befindl. Umladehalle dieses Gbf's vorbei führte, was die oberen der neben stehenden Bilder zeigen.

Anschließend brachte 220 061 die Wg. ihres Sonderzuges in den Hbf von Gütersloh, wo dieser Zug auf der unteren Aufnahme kurz vor dem Beginn seiner Restfahrt ins benachbarte Bielefeld zu sehen ist.

Im rechten Teil dieses Bildes ist auch noch einmal der Gütersloher DB-Güterbhf. mit seiner Umladehalle zu sehen, wo sich der o.a.Sdztg. noch kurz zuvor aufgehalten hatte. Die Restfahrt des

DBG-Westfalen-Sonderzug bestand dann am späten Nachmittag des 24.2.1980 aus nochmaliger Teilstrecken-Tour auf der einstigen V-200- bzw. 220-'Rennbahn' Hamm-Hannover - und das ganz passend im 220-Schlepp !

Gelungener Abschluss für eine gelungene Sonderzugfahrt.

Fotos:
Michael Hecht.



Die 1959 bei den Krauss-Maffei-Werken für die Deutsche Bundesbahn gebaute Diesellok V 200 061, die ab 1968 als Lok 220 061 bezeichnet wurde, war in ihren ersten 16 Betriebsjahren eine völlig süddeutsche V 200 bzw. 220, die seinerzeit in Ffm, Kempten, Villingen, Limburg, Kaiserslautern und Würzburg beheimatet war. 1975 wurde diese Lok dann eine norddeutsche Maschine, als sie am 1.6.1975 zum Bw Oldenburg/O. kam, wo sie bis zur Ausmusterung im Nov. 1982 blieb. Vom Juni 1975 bis zum Sept. 1980 kam sie vor allem auf der Emslandstrecke Rheine-Emden-Norddeich zum Einsatz, wo süddeutsche 220-Dieselmotoren die letzten 012-Dampflokomotiven ersetzt hatten. Die beiden oberen der nebenstehenden Bilder zeigen 220 061 kurz nach ihrer Umbeheimatung ins Bw Oldenburg am 14.6.1975 (SA), als sie mit dem E 3261 (Münster/W.-Emden) im Hbf v. Emden eintrifft und dieser Zug in seinem Zielbahnhof anschließend zum Ausstieg hält. Im E 3261 lief damals auch ein Behelfs-Packwagen alter Bauart an der Zugspitze mit und im Hbf v. Emden fanden letzte Arten zur Umgestaltung des vorherigen Südbahnhofs in den neuen o. a. Hbf statt.



Fotos:
Michael Hecht.

Ab Ende Mai 1976 kamen 220-Maschinen des Bw Oldenbg./O. auf niedersächsischen Umwegen mit Fern-Eilzügen bis Lübeck und Kiel ! Dazu gehörte zuweilen auch 220 061, die unten am 30.0.1976 (DO) mit E 2873 (Flensburg-Kreienzen) im Hbf von Lübeck zu sehen ist. Diese 220 beförderte den E 2873 von Kiel bis Kreienzen.



Nach der Beförderung vom Fern-Eilzug E 2872 (Goslar-Flensbg.) von Goslar bis Kiel fuhr die jew. 220-Maschine des Bw Oldenburg/O., die diesen Zug auf der genannten Verbindung beförderte, von Kiel aus vor dem Eilzug E 3077 (Kiel-Lübeck) nach Lübeck zur Übernachtung im dortigen Bw. Am Folgetag fuhr sie dann vor einem anderen Eilzug von Lübeck nach Kiel zurück und von dort vor E 2872 retour nach Niedersachsen. In diesem Dienst war kurz nach seiner Einführung Ende Mai 1976 auch am 21.6.1976 (MO) die seit 1975 im Bw Oldenburg/O. beheimatete Lok 220 061 tätig und ist deshalb auch am Abend dieses Tages im Hbf von Lübeck mit d. E 3175 nach dessen Ankunft von Kiel zu sehen. Gleich hinter der 220 lief damals noch ganz planmäßig ein Wagen der Vorkriegsbauart. Auf dem unteren Bild rückt 220 061 nach Beförderung des E 3175 in Lübeck Hbf in Solo-Fahrt ins nahe Bw ab und fährt dabei auch am neben an stehenden E 3079 (Lübeck-Travemünde Strand - Hamburg Hbf) vorbei, dessen Zuglok am 21.6.1976 220 016 vom Bw Lübeck war. 220 016 und 220 061 - zwei nummernmäßig verwandte V-200-Maschinen im Lübecker Hbf Seite an Seite. Von diesem V-200-Duo trug Maschine 061 noch ihre Original-Alu-Chromleisten. Das übrigens bis zuletzt. 220 061 wurde im Nov. 1982 ausgemustert und 1986 bei der Firma Layritz in Penzberg verschrottet. 220 016 wurde am 30.12.1982 ausgemustert. Diese Lok ist heute noch nicht betriebsfähig bei der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) in Stuttgart vorhanden. Fotos: Michael Hecht.



Zehn Tage vor der Beförderung des DBG-Westfalen-Sonderzuges auf dessen Teilstrecke Münster/W.-Rheine-Ibbenbüren am 24.2.1980 ist die DB-Ellok 104 022 am 14.2.1980 mit Planzug N 7535 nach Haltern im Hbf von Essen zu sehen. Bald danach, am 1.4.1980, wurde diese Lok am 1.4.1980 ausgemustert und anschließend verschrottet. Auf dem unteren Bild ist Schwester-Lok 104 017 kurz nach Beginn ihrer Einsatzzeit beim Bw Osnabrück am 22.9.1969 ebenfalls mit einem Nahverkehrs zug im Hbf von Münster/W. zu sehen. Diese Lok wurde 1979 ausgemustert und danach auch verschrottet.

Fotos: Oben = Joachim Freitag. Unten = Michael Hecht.

Vor der Abfahrt des DBG-Westfalen-Sonderzuges im Bielefelder Hbf am Morgen des 24.2.1980 kam es hier noch zu einer Begegnung dieses am Beginn seiner Fahrt von der DB-Diesellok 220 061 (Bw Oldenburg/O.) beförderten Sonderzuges mit einem planmäßig von Essen nach Bielefeld u. zurück fahrenden Eil-Triebwagen, d. aus einem DB-Elektro-Triebzug der Baur. 430/830 (Bw Hamm/W.) bestand.



Eine ähnliche Begegnung gab es am 26.5.1984 (SA) nochmal im westl. von Bielefeld ebenfalls an der Hauptbahnstrecke Hannover-Hamm gelegenen Bhf. Brackwede, wo am genannten Tag der von Lübeck nach Hamm/W. verkehrende V-200-Abschiedszug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) Aufenthalt hatte. Dieser Zug wurde von den V-200-Maschinen 220 007 + 220 075 d. Bw Lübeck befördert, wobei die '007' unter ihrer alten V-200-Nr. lief. Von Brackwede bis Hamm fuhr parallel zum o. o. VLV-Haupt-Sonderzug ein VLV-Zusatz-Sonderzug, der aus einem DB-Elektro-Triebzug der Baur. 430/830 vom Bw Hamm bestand. Wie die 220-Maschinen standen auch diese Triebzüge zum Zeitpunkt d. o. a. Fahrt kurz vor der Ausmusterung. Das mittlere Bild zeigt diese beiden beschriebenen VLV-Sonderzüge am 26.5.1984 im Bhf. Brackwede. Bis Hamm überholten sie sich auf ihrer Fahrt ab hier abwechselnd.



Im nordwestl. Westfalen gab es von 1975 bis 1980 sogar die planmäßige Begegnung von DB-Diesellokomotiven der Baur. 220 mit DB-Elektro-Triebzügen der Baur. 430/830. Die fanden hier im Pbf. der Emsstadt Rheine statt, wohin derartige Triebzüge von Hamm/W. her kamen. Das untere Bild zeigt die Begegnung von Diesellok 220 031 (Bw Braunschweig) mit Triebzug 430 101/401, der als Nt 4228 v. Hamm hierher gekommen war am 27.9.1975 (SA) im Pbf Rheine.

Fotos:
Michael Hecht.

