

## **VOR 45 JAHREN: ABSCHLUSS-TEST FÜR HAMBURGER NEUBAU- BRÜCKE MIT ALTBAU-DAMPFLOKOMOTIVEN**

Vor etwas über genau 45 Jahren, im Spätherbst des Jahres 1975, vollzog sich im Bereich der an vielen Stellen sehr interessanten Hamburger Verkehrsanlagen ein recht bemerkenswertes Ereignis: Damals konnte die erste von zunächst damals drei neuen Brücken fertiggestellt werden, auf denen die von Hamburg Hbf nach Hamburg-Harburg und umgekehrt führenden Eisenbahngleise den südlichen Teil des an dieser Stelle in zwei Strömen zwischen Deutschland's grösster Flussinsel Hamburg-Wilhelmsburg verlaufenden Elbe-Flusses überqueren. Eine erste Brückenüberquerung der sogenannten "Süderelbe" für die Eisenbahn entstand zwischen den damals noch nicht zu Hamburg gehörenden Städten Wilhelmsburg (am nördlichen Ufer der Süderelbe) und Harburg (am südlichen Ufer dieses Elbstrom-Bereiches) am Beginn der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Auf zwei Brücken wurden hier die jeweils zwei Gleise der Bahnlinien von Hannover nach Hamburg über die Süderelbe hinweg geführt. Die Zahl der Züge, die die Süderelbbrücken in Anspruch nahmen, war von Anfang an hoch, zumal hier auch die Züge von Hamburg nach Cuxhaven und umgekehrt rollten und umfangreicher Vorortbahnverkehr abgewickelt wurde. Außerdem nicht wenig Güterzugverkehr zum und vom Hamburger Hafen. Die S-Bahn zwischen dem Hamburger Zentrum und dem 1937 zum Hamburger Staatsgebiet hinzu kommenden Harburg lag ja zeitlich noch in weiter Ferne.

Nach knapp 100 Jahren intensiver Nutzung waren die im 2. Weltkrieg weitgehend unbeschädigt gebliebenen Süderelb-Eisenbahnbrücken für einen vollständigen Ersatz an gleicher Stelle fällig. 1971 begann die inzwischen hierfür zuständige Deutsche Bundesbahn mit dem Bau von zwei ebenfalls jeweils zweigleisigen Brücken, mit denen die alten, 1872 eröffneten Süderelb-Eisenbahnbrücken ersetzt werden sollten. Die Nachfolge-Bauwerke entstanden als Fachwerk-Mittelträgerbrücken mit geschweissten Fachwerk-Überbauten, die von der Dillinger Stahlbau GmbH gefertigt wurden. Es war das erste Mal, daß die Mittelträger-Bauweise für die Errichtung von Eisenbahnbrücken zur Anwendung kam.

Zunächst wurde neben den bisherigen Brücken die westliche der beiden neuen Süderelb-Eisenbahnbrücken gebaut. Die umfangreichen Arbeiten hierfür waren im Herbst des Jahres 1975 beendet. Bevor die neue o.a. Süderelbbrücke aber in Betrieb genommen werden konnte, musste sie intensiven Belastungstests und Tragbarkeits-Untersuchungen unterzogen werden. Das geschah vor allem am Sonntag, d. 30 November 1975. Gleismäßig war die Neubau-Brücke mit den benachbarten Gleisen der benachbarten Alt-Brücken bereits verbunden, so daß die Tragfähigkeit des westlichen der Nachfolge-Bauwerke mit zwei schweren Belastungszügen geprüft werden konnte. Diese jeweils rd. 1.800 t Gewicht in sich vereinigenden Belastungszüge bestanden aus ausrangierten Dampflokomotiven sowie aus sogen. Brücken-Belastungswagen, die man aus alten Dampfloktennern hergestellt hatte. Es handelte sich um 5-achsige Tender ausgemusteter 01.10-Dampflokomotiven. Für die Brückenbelastung in Hamburg wurden sie randvoll mit Schienenschrott beladen und paarweise gekuppelt.

Bei den in den o.a. Belastungszügen mitgeführten Dampflokomotiven handelte es sich sämtlich um Maschinen der Baureihe 044, also schwere Güterzug-Lokomotiven, bei denen im Verlauf des Jahres 1975 eine sogen. "Z"-Stellung (Zurückstellung von der Ausbesserung und damit verbundene Herausnahme aus dem Betrieb sowie Abstellung) erfolgt war. Diese Lokomotiven waren dadurch noch vollständig rollfähig. Bei sechs der in den beschriebenen Brückenbelastungs-Zügen enthaltenen 044er Dampflokomotiven stand die Z-Stellung zum Zeitpunkt der Verwendung in diesen Zügen kurz bevor. Sie sollte am 10.12.1975 erfolgen. Die Ausmusterung aller in den o.a. Zügen enthaltenen 044-Dampftröser war für den 22.12.1975 vorgesehen. Mit einer Ausnahme: Eine Lok (Maschine 044 360) blieb auch über den Spätherbst 1975 hinaus noch zunächst betriebsfähig und war auch bei ihrem Brückentest-Einsatz in Hamburg nicht z-gestellt. Sie kehrte nach diesem Einsatz in ihr Heimat-Bw in Ottbergen zurück und wurde erst am 21.2.1977 ausgemustert, nachdem sie 1976 noch von Ottbergen ins Bw Gelsenkirchen-Bismarck umbeheimatet wurde.

Alle Dampflokomotiven, die in den Belastungs-Zügen, die für die Endabnahme der neuen Hamburger Süderelbbrücke am 30.11.1975 zum Einsatz kamen, rollten in diesen Zügen kalt als ausschl. Schwergewichts-Fahrzeuge mit. Ihre Tender waren voll mit Wasser befüllt. Es handelte sich sämtlich um 044-Maschinen der Bahnbetriebswerke Ottbergen und Gelsenkirchen-Bismarck. Im einzelnen um die folgenden Maschinen:

<i>Nr.</i>	<i>Bw</i>	<i>Z-Stellung</i>	<i>Bem.</i>
044 143	GBi	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 171	Ott	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 204	Ott	Anfang 1975	Ausgem. 20.10.1975
044 329	GBi	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 360	Ott	-	Betriebsfähig
044 470	GBi	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 522	GBi	Anf. 1975	Ausgem. 20.10.1975
044 575	GBi	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 592	GBi	Anf. 1975	Ausgem. 20.10.1975
044 594	GBi	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 596	GBi	10.12.1975	Ausgem. 22.12.1975
044 599	Ott	Anf. 1975	Ausgem. Herbst 1975
044 969	Ott	??? 1975	Ausgem. Herbst 1975

GBi = Gelsenkirchen-Bismarck

Ott = Ottbergen

Einer der Brückenbelastungs-Züge, die die o.a. 044er-Dampflokomotiven enthielten, führte sechs von ihnen mit, der andere sieben. Bewegt wurden diese Züge von jeweils zwei DB-Diesellokomotiven der Baureihe 291, die im November 1975 im Bw Hamburg-Harburg beheimatet waren und damals erst wenige Monate alt. Diese 291-Maschinen befanden sich als Lok-Pärchen jeweils an einer Seite der Belastungszüge und zogen diese Schwergewichts-Züge von hier aus, schoben sie aber auch über die neue Brücke. Das auch immer wieder in Synchron-Bewegung beider Züge gleichzeitig und nebeneinander.

Der eine Zug wurde von den Dieselmotoren 291 016 und 291 017 bewegt, der andere von den Dieselmotoren 291 018 und 291 019.

Der auf der Westseite der neuen Brücke eingesetzte Belastungs-Zug bestand im einzelnen aus den folgenden Lokomotiven, wobei die genannten 044er-Maschinen alle kalt liefen und dieses hinter den sie bewegenden Diesellokomotiven in der aufgeführten Reihenfolge:

291 016/017 - 044 143 - 044 522 - 044 594 - 044 969 - 044 360 - 044 592 - 044 596.

Der Belastungs-Zug auf der Ostseite der neuen Süderelbbrücke bestand aus den folgenden Lokomotiven:

291 018/019 - 044 470 - 044 599 - 044 329 - 044 575 - 044 171 - 044 204.

Die o.a. Belastungszüge mit ihren Dampflokomotiven und Gewichtswagen wurden von der neuen Brücke wieder herunter gezogen und umgekehrt auf sie geschoben. Ein imposantes Szenarium, das auch viele Schaulustige an das die neue Eisenbahnbrücke umgebende Ufer der Süderelbbrücke gelockt hatte. Darunter befanden sich auch viele Eisenbahnfreunde. Nicht nur solche aus Hamburg, sondern auch aus ganz Norddeutschland. Dampflokomotiven im Einsatz mit eigener Kraft und Fortbewegung konnte man auf den DB-Gleisen der Bundesbahndirektion Hamburg im Herbst 1975 nicht mehr erleben. Der Dampflok-Einsatz war hier zweieinhalb Jahre zuvor beendet worden, mit DB-eigenen Maschinen sogar schon drei Jahre vorher und im Herbst 1975 gab es bereits für den Bereich der BD Hamburg ein Verbot für den Einsatz von Dampflokomotiven mit eigener Kraft und unter Dampf auf DB-Gleisen. Da war man als Eisenbahnfreund doch froh, daß man Dampflok-Bewegungen auf derartigen Gleisen in Hamburg wenigstens nochmal in "kalter" Form erleben konnte - also mit "rauchfreien" DB-Dampfzügen, deren Fahrt man aber gleich in größerer Anzahl erleben konnte: In zwei langen Dampflok-Zügen an einer Stelle, in deren unmittelbarem Umfeld der "qualmende" Dampflok-Betrieb wenige Jahre zuvor noch Selbstverständlichkeit war. Bis zum Herbst 1968 sogar noch mit Dampflok-Zugbeförderungen in dichter Folge und an jedem Tag. Daran erinnerten sich einmal mehr auch die meisten der nicht wenigen Eisenbahnfreunde, die am 30.11.1975 am südlichen Ufer der Süderelbe in Hamburg-Harburg an der neuen Eisenbahnbrücke die Bewegungen der auf dieser Brücke zur Belastbarkeits-Prüfung eingesetzten Dampflok-Ketten aufmerksam beobachteten.

Fast geriet dabei zumindest bei den anwesenden Eisenbahnfreunden der Hauptgrund für die beschriebenen Dampflok-Bewegungen in den Hintergrund: Die Prüfung für die Belastbarkeit und Tragfähigkeit der neuen Süderelb-Eisenbahnbrücke unter absoluter Höchstlast.

Nach dieser am 30.11.1975 durchgeführten Prüfung wurde die einzige noch vollständig betriebsfähige Dampflok, die (aber als "Kalt-Fahrzeug") daran teilgenommen hatte, Lok 044 360, in ihr damaliges Heimat Bw in Ottbergen zurück gebracht.

Die 12 anderen der zu den Belastungs-Zügen für die beschriebene Prüfung gehörenden 044er Dampflokomotiven wurden nach dem 30.11.1975 in das nicht weit von Hamburg entfernte Bw in Buchholz/Nordheide geschleppt und dort zunächst abgestellt. Diese Maschinen kamen anschließend nochmal am 22. und 23. Mai 1976 (Sa/So) für eine zweite und nunmehr abschließende Belastungsprüfung auf der neuen Süderelbbrücke zum Einsatz. Bei diesen Prüfungen wurden die schon bei den ersten Belastungsproben am 30.11.1975 mit Ausnahme der hierfür nicht mehr zur Verfügung stehenden Lok 044 360 (siehe Seite 2) nochmal in zwei Zügen mehrmals über den Brücken-Neubau bewegt. Im Verlauf dieser erneuten Prüfungen führte die DB hier umfangreiche Verformungsmessungen und Spannungsmessungen durch. Die Prüfungsergebnisse wurden mit den ersten, am 30.11.1975 durchgeführten Prüfungen verglichen und stimmten mit diesen exakt überein, weshalb die erste der neuen Süderelb-Eisenbahnbrücken zum Beginn des Sommerfahrplans 1976 für den planmäßigen Betrieb eröffnet werden konnte. Restarbeiten an dieser Brücke außerhalb dieser Prüfungen waren zwischen dem 30.11.1975 (erste Prüfung) und dem 22./23.5.1976 (zweite Prüfung) durchgeführt worden. Die noch an der zweiten Prüfung beteiligten 044er-Dampflokomotiven, die spätestens während ihrer Abstellzeit im Nordheide-Bw Buchholz zu ausgemusterten Fahrzeugen geworden waren, wurden (bis auf eine Ausnahme) gleich nach dem zweiten Süderelbbrücken-Einsatz Ende Mai 1976 von Hamburg aus ins DB-Ausbesserungswerk Braunschweig geschleppt, wo sich die Verschrottung dieser Dampflokomotiven anschloss.

In Hamburg begann man nach Inbetriebnahme der ersten der neuen Süderelb-Eisenbahnbrücken noch im weiteren Verlauf des Jahres 1976 mit dem Abriss der westlichen der bisherigen, 1872 eröffneten Brücken an dieser Stelle. Hier entstand in der Folge eine zweite Neubau-Brücke in gleicher Bauart wie die zwischen 1972 und 1976 errichtete erste neue Süderelb-Eisenbahnbrücke. Während des Baues dieser zweiten Brücke rollte der Eisenbahnverkehr zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg sowie umgekehrt über die Süderelbe auf der ersten der Neubau-Brücken und die östliche noch vorhandene der alten Brücken. Deren Neubau-Ersatz konnte dann 1979 in Betrieb genommen werden. Die Abschluss-Prüfungen für die Belastungen erfolgten nun nicht mehr mit ausgemusterten Dampflokomotiven (die es bei der DB ohnehin nicht mehr gab), sondern mit speziellen Gewichts-Fahrzeugen auf Wagenbasis und Ketten zusammengekuppelter Diesellokomotiven.

Nach Inbetriebnahme der zweiten neuen Süderelb-Eisenbahnbrücke rollte der Verkehr nun vollständig auf vier Gleisen über zwei neue Brücken über den südlichen Hamburger Elbstrom-Arm. Diese Brücken waren jeweils 340,41 m lang und erreichten damit nicht die Länge der alten Süderelb-Eisenbahnbrücken von 1872. Was daran lag, daß diese Alt-Brücken noch die Fläche zwischen dem sogen. "Diamantgraben" und dem eigentlichen Harburger Süderelbufer überwandten. Sie erreichten dadurch eine Länge von 480,25 Metern. Für die Errichtung der neuen Süderelb-Eisenbahnbrücken in den 1970er Jahren wurden auf der knapp 150 m langen Fläche zwischen dem Diamantgraben und dem eigentlichen Elbeufer Dämme aufgeschüttet, durch die eine Verkürzung der Neubau-Brücken erreicht wurde.



Die Überwindung des Diamantgrabens erfolgte durch eigene Kurz-Brücken.

Nachdem auch die östliche der alten Süderelb-Eisenbahnbrücke abgerissen worden war, begann man neben den neuen Eisenbahnbrücken an deren östlicher Seite mit dem Bau einer dritten derartigen Brücke, die in gleicher Bauweise als Mittelträger-Brücke mit geschweißten Fachwerk-Überbauten errichtet wurde. Diese dritte Hamburger Süderelb-Eisenbahnbrücke nahm nach ihrer Fertigstellung die beiden Gleise der 1983 eröffneten Gleichstrom-S-Bahn von Hamburg Hbf nach Hamburg-Harburg auf, was die zwischen 1972 und 1979 gebauten Nachbar-Brücken hinsichtlich der Zugbelegung stark entlastete. Es rollten aber auch hier weiterhin bei steigendem Verkehrsaufkommen Züge in dichter Folge.

In den 1990er Jahren wurde dann noch an der Westseite der drei vorhandenen Süderelb-Eisenbahnbrücken eine vierte Bahnbrücke zur Süderelb-Querung gebaut. Das als Brücke für weitere zwei Gleise, nun aber als Längsträger-Brücke in herkömmlicher Art. Die beiden Gleise, die auf dieser Neubau-Brücke verlegt wurden, gehörten zu einer direkten Streckenverbindung vom Rangierbahnhof Maschen zu der am Oberhafen in Hbf-Nähe beginnenden Hamburger Güterumgehungsbahn, die von hier durch Hamburgs Osten und Norden zum Westen der Elb-Hansestadt und den dortigen Bahnlinien unter Umfahrung des Hbf's führt. Außerdem brachte die weitere 1996 eröffnete Süderelb-Eisenbahn-Querung zusätzliche Gleiszufahrten in den Hamburger Hafen, die bei weiterem starken Zugverkehr hierher und aus diesem Hafen heraus, immer wichtiger wurden. Die Gleise auf dieser neuen und vierten Hamburger Süderelb-Eisenbahnbrücke erhielten deshalb auch die Bezeichnung "Hafengleise", während die Gleise auf den aus den 1970er Jahren stammenden Brücken daneben als "Personengleise" und "Gütergleise" bezeichnet wurden. Die Gleise auf den drei genannten Süderelbbrücken waren jedoch so eingerichtet, das sie bei Bedarf wechselweise von Zügen des Personen- und Güterverkehrs gemeinsam benutzt werden konnten, was auch heute noch so ist. Lediglich die östliche der vier Süderelb-Eisenbahnbrücken diente ausschließl. dem Betrieb der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn, was ebenfalls noch heute so ist.

Obwohl ab der zweiten Hälfte der 1990er Jahre insgesamt vier nebeneinander liegende Eisenbahnbrücken mit jeweils zwei Gleisen zur Querung des Elbstroms im Hamburger Süden zur Verfügung standen, waren diese anhaltend sehr hoher Belastung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der Zugfahrten-Anzahl ausgesetzt. Die Situation verschärfte sich, als in der Mitte unseres vorangegangenen Jahrzehnts (2010er-Jahre) Schäden an den drei östlichen, in den 1970er Jahren gebauten Süderelb-Eisenbahnbrücken auftraten. Diese hatten ihren Grund auch in Mängeln und Abläufen, die schon beim Bau dieser Brücken und durch ihre Bauart als Mittelträger-Brücken mit geschweißten Fachwerk-Überbauten entstanden waren. Man darf nicht vergessen, daß die o.a. Bauart zum ersten Mal bei der Errichtung von Eisenbahnbrücken Anwendung fand. Die Schäden, die sich nun nach rd. 40 Jahren Nutzung an den drei östlichen Süderelb-Eisenbahnbrücken bemerkbar machten, führten dazu, daß diese Brücken künftig nur noch mit drastisch reduzierter Höchstgeschwindigkeit benutzbar und befahrbar waren. Intensivere Untersuchungen führten Anfang

2019 zu dem Ergebnis, daß ein Ersatz der o.a. Brücken durch Neubauten unbedingt notwendig ist. Wann diese Neubauten verwirklicht werden, steht noch nicht fest. Zunächst wurde noch 2019 mit Arbeiten begonnen, die eine vorläufige weitere Befahrbarkeit und Benutzung der drei schadhaften Süderelbbrücken unter reduzierter Höchstgeschwindigkeiten sicherstellen. Diese Arbeiten werden sich noch bis ins Jahr 2022 hinein erstrecken. Danach können diese Brücken erstmal mit 30 km/h im Fernbahnbereich und 60 km/h im S-Bahn-Bereich befahren werden und damit etwas schneller, als es aktuell (vor allem auf den beiden Fernbahn-Brücken) der Fall ist. Diese momentanen Erhaltungs-Maßnahmen machen aber auch weiterhin für die Zukunft den Bau von ganz neuen Brücken notwendig. Und das an sensibler Stelle. Nicht von den Schäden ist die westlichste der Süderelb-Eisenbahnbrücken betroffen, deren Bau erst in den 1990er Jahren erfolgte und die auch in anderer, herkömmlicher Bauweise als die aus den 1970er Jahren stammenden Nachbarbrücken errichtet wurden. Diese westlichste Süderelbbrücke kann aber nur sehr bedingt den Fernbahnverkehr ihrer beiden schadhaften Nachbarbrücken aufnehmen.

Dass die in den 1970er Jahren gebauten Süderelb-Eisenbahnbrücken anders als ihre Vorgänger-Bauten "nur" eine Nutzungsdauer von rd. 50 Jahren erreichen würden, ahnte noch niemand, als die Schluss-Prüfungen und Belastungstests für die ersten dieser Nachfolge-Brücken am 30.11.1975 und 22./23.5.1976 stattfanden - damals ohne Beanstandungen. Die hierfür seinerzeit als Belastungs-Gewichte eingesetzten 044er Dampflokomotiven wurden nach den o.a. Prüfungen noch 1976 und 1977 verschrottet. Mit einer Ausnahme: Die ebenfalls für die o.a. Belastungs-Prüfungen verwendete Maschine 044 594 nahm im Anschluss an diese Prüfungen vom 27. bis zum 30. Mai 1976 noch an einer Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung in Kiel teil, während die anderen der noch am 22./23.5.1976 beteiligten 044er-Maschinen schon ins Aw Braunschweig zur dortigen Verschrottung geschleppt wurden. Lok 044 594 blieb dieses Schicksal erspart; denn gleich nach ihrer Ausstellungs-Teilnahme in Kiel gelang es dem Hamburger Verein "Freunde der Eisenbahn e.V." (FdE) diese ausgemusterte DB-Maschine in die Sammlung historischer Schienenfahrzeuge zu integrieren, die dieser Verein seit 1968 in Hamburg aufbaute. Die schon zu dieser Sammlung gehörenden Exponate bewahrte der FdE-Verein seit 1975 im ehemaligen DB-Bahnbetriebswerk in Hamburg-Rothenburgsort auf, wohin auch Lok 044 594 noch Mitte 1976 gelangte.

Mit dem Schwerpunkt-Thema norddeutscher Historik-Fahrzeuge gehörte eine Lok der überwiegend Süddeutschland-bezogenen Dampflo-Baureihe 44 eigentlich von der Sache her nur bedingt in die o.a. Fahrzeug-Sammlung. Es darf aber nicht vergessen werden, daß 20 Lokomotiven dieser Baureihe vom März 1967 bis zum September 1968 auch im Bw Hamburg-Harburg beheimatet waren. Dieses Bw wurde dadurch für kurze Zeit zum nördlichsten Beheimatungs-Stützpunkt für Dampflokomotiven der Baureihe 44 (ab 1968 = 044) bei der DB. Die in Hamburg-Harburg stationierten 44er-Maschinen beförderten Güterzüge auf der Strecke Hamburg - Bremen - Osnabrück und waren nach Hamburg-Harburg gelangt, um frei werdende Werkstatt-Kapazitäten zu füllen.

Das aber nur für kurze Zeit; denn mit Eröffnung des elektr. Fahrbetriebes auf der o.a. Strecke wurde auch die Unterhaltung und Stationierung von Dampflokomotiven im Bw Hamburg-Harburg aufgegeben.

Ölgefeuerte 44er- Maschinen des Bw Osnabrück (ab 1968 unter der Baureihen-Bezeichnung 043 geführt) kamen bis zum Herbst 1968 auch noch nach Hamburg.

Die Lok 044 594 erinnerte auch nach dem Herbst 1968 ebenfalls an diese markante Lok-Baureihe, deren letzte Exemplare aus dem DB-Betrieb erst 1977 ausschieden. Die o.a. erstmal weiterhin in Hamburg erhaltene 044er-Maschine wurde 1979 fest vom FdE-Verein übernommen und wurde mit der übrigen FdE-Fahrzeugsammlung im August 1981 vom ehem. Bw Hamburg-Rothenburgort in das damals noch in Betrieb befindl. Bw Hamburg-Wilhelmsburg verlegt, wo der FdE-Verein Platz für die Unterstellung seiner historischen Fahrzeuge erhielt. Diese konnten hier nun an bestimmten Tagen auch durch die Öffentlichkeit besichtigt werden. 1994 zerstörte dann ein Feuer große Teile des Bahnbetriebswerkes in Hamburg-Wilhelmsburg, wobei auch einige der musealen FdE-Fahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen wurden. Lokomotive 044 594 blieb aber unbeschädigt. Allerdings konnten die FdE-Fahrzeuge in Hamburg-Wilhelmsburg nach dem o.a. Brand nur noch im freien Gelände ungeschützt abgestellt werden. Der FdE versuchte nun alles, um den Wiederaufbau der zerstörten Gebäude in Hamburg-Wilhelmsburg in Form eines historischen Bw's voran zu treiben und zu verwirklichen. Es sollte hier ein zentrales Hamburger Eisenbahnmuseum unter starker Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg entstehen, wozu die Chancen auch am Ende der 1990er Jahre ganz gut aussahen. Aber dann verlagerte die DB ihre Lokwartungen und Lokbehandlungen von Hamburg-Wilhelmsburg völlig nach Maschen in den dortigen Rangierbahnhof und das Bw-Gelände in Hamburg-Wilhelmsburg sollte anderen Zwecken zugeführt werden. Einschl. der Gleise, auf denen sich die FdE-Museums-Fahrzeuge hier aufhielten. Die Stadt Hamburg hatte ihr Interesse an einem Eisenbahnmuseum inzwischen auch wieder verloren. Der FdE-Verein musste sich in dieser Situation einen anderen Platz für seine nicht wenigen Fahrzeuge (6 Dampflokomotiven, 8 Klein-Diesellokomotiven, 1 Dieseltriebwagen, 4 Klv-Fahrzeuge, 1 Strassenbahn-Tw und div. Wagen) suchen, fand diesen aber nicht. Der genannte Verein beschloss deshalb seine Schienenfahrzeug-Sammlung aufzulösen und auch die Erhaltung von historischen Schienenfahrzeugen völlig aufzugeben. Als Folge dieser Entscheidung gab der FdE-Verein seine Fahrzeuge in den 2000er Jahren an befreundete Vereine, die über ähnliche Sammlungen verfügten, zur weiteren musealen Erhaltung ab. Einige Wagen aus einstiger FdE-Sammlung übernahm z.B. der 2004 gegründete Hamburger Verein "Freunde der historischen Hafenbahn e.V." und erhält sie heute in seinem Gelände am Grasbrook im Hamburger Hafen. Andere Fahrzeuge aus einstiger FdE-Sammlung sind heute noch beim ebenfalls in Hamburg ansässigen "Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V." (VVM) in dessen Schienenfahrzeug-Museen in Aumühle und Schönberger Strand vorhanden. Die Dampflok 78 468 ging aus der FdE-Sammlung in die Obhut des Vereins "Eisenbahn-Tradition Lengerich e.V. (ETL) im westfälischen Lengerich über. Der sorgte sogar für die betriebsfähige Wiederherstellung dieser Dampflok, die danach mit Sonderzügen auch wieder zuweilen Hamburg besuchte.



Die Lok 044 594, die ab 1976 auch zur beschriebenen FdE-Fahrzeugsammlung gehörte, überließ der FdE-Verein in den 2000er Jahren den Dampflokfreunden Salzwedel e.V., die diese ehem. DB-Maschine in ihre im ehemaligen Bw Salzwedel untergebrachte Dampflok-Sammlung übernahmen. Im aktuell vorangegangenen Jahrzehnt wurde diese Sammlung nach Wittenberge ins dortige ex-Bw verlegt, wo die Dampflokfreunde Salzwedel heute ein gut gepflegtes und viel beachtetes Eisenbahn-Museum betreiben. Zu dessen Exponaten gehört nach wie vor die Dampflok 044 594, die nun wieder ihre alte bis Ende 1967 gültige Nr. 44 594 zeigt. Sie ist aber nach wie vor ein nicht mit eigener Kraft bewegbares "Kalt"-Exemplar. Die genannte 1941 bei den Krupp-Werken gebaute Lok gehört zu den insges. etwas über 50 Maschinen die von der zwischen 1926 und 1945 in 1989 Exemplaren gebauten Lokomotiven der Baureihe 44, die an verschiedenen Stellen und Orten museal erhalten werden. Einige davon sogar betriebsfähig, was aber für Lok 44 594, wie schon erwähnt, nicht zutrifft. Sie ist aber die einzige der Dampflokomotiven, die in der Reihe der für die 1975/76 auf der damals neuen Süderelb-Eisenbahnbrücke durchgeführten Belastungs- und Messfahrten heute noch vorhanden ist.

Die für diese Fahrten am 30.11.1975 zur Bewegung der Gewichtsbelastungs-Züge eingesetzten Diesellokomotiven (damals 291 016 + 291 017 sowie 291 018 + 291 019) sind zum überwiegenden Teil noch heute in ihrem damaligen Einsatzbereich außerhalb seltener Brückenbelastungs-Fahrten zu finden. Zum Zeitpunkt der beschriebenen dieser Fahrten, im Herbst 1975, waren diese Lokomotiven noch ganz neu. Sie gehörten zu den hundert schweren Diesel-Rangierlokomotiven der Baureihe 291, die von 1974 bis 1978 bei den MaK-Werken in Kiel (90 Stck.) und der Firma Jung in Jungenthal (10 Stck.) für die Deutsche Bundesbahn gebaut wurden. Die 291er-Maschinen stellten eine Anschluss-Entwicklung der Rangierlok-Baureihe 290 dar, von der zwischen 1964 und 1974 insges. 407 Exemplare entstanden und von der DB erfolgreich eingesetzt wurden. Die Anschluss-Entwicklung in Form der Lok-Baur. 291 erhielt aber im Gegensatz zu den 290ern langsam laufende MaK-Motoren aus Schiffsmotoren-Entwicklung. Die zehn bei den Jung-Werken gebauten 291er stellten die letzten in diesem Werk für die DB gebauten Lokomotiven dar.

Die am 30.11.1975 für die Bewegung der Brückenbelastungs-Züge auf der damals neuen Süderelbe-Eisenbahnbrücke eingesetzten Dieselmotoren 291 016 + 017 sowie 291 018 + 019 wurden von den MaK-Werken Anfang 1975 gebaut und im Frühjahr 1975 an die DB abgeliefert. Sie gehörten zu den letzten DB-Diesellokomotiven, die bei ihrem Bau noch eine DB-Farbgebung in "Purpurrot" erhielten. Danach wurde für diese Lokomotiven nur noch beige-blaue Lackierung verwendet. Die DB stationierte ihre neuen Dieselmotoren 291 016 + 017 sowie 291 018 + 019 im Bw Hamburg-Harburg und setzte sie vor allem für den Verschub auf den Hamburger Rangierbahnhöfen und im Hafen von Hamburg ein. Ab 1977 auch im neuen Groß-Rangierbahnhof in Maschen. Als 1980 die Beheimatung, Unterhaltung und Wartung von Lokomotiven im Bw Hamburg-Harburg aufgegeben wurde, verlegte man die o.a. 291-Maschinen ins benachbarte Bw Hamburg-Wilhelmsburg, was aber am Einsatz und an der Verwendung dieser Maschinen nichts änderte. Am Beginn der 2000er Jahre zog sich die DB nicht zuletzt als Folge des dortigen Brandunglückes von 1994 und



unter "privatisierter" DB veränderten Lok-Eigentümer-Verhältnissen auch aus dem einstigen Bw Hamburg-Wilhelmsburg völlig zurück. Beheimatung, Unterhaltung und Wartung der zuvor in Hamburg-Wilhelmsburg beheimateten 291er-Maschinen übernahm nun das Lokwerk im Rbf Maschen, wo nun auch die Maschinen 219 019 + 017 sowie 219 018 + 019 stationiert waren.

Zwischen 1995 und 2007 wurden neunzig der insgesamt einhundert DB-Maschinen der Baureihe 291 mit Funkfernsteuerung versehen. Die Baureihenbezeichnung dieser derart umgebauten Lokomotiven änderte sich dadurch von 291 auf 295; die Ordnungsnummern blieben unverändert. Auch die Maschinen 291 016 + 017 und 291 018 + 019 erhielten Funkfernsteuerung. Dadurch wurde aus ihnen die Lokomotiven 295 016 + 295 017 und 295 018 + 295 019, die aber mit unverändertem Einsatz im Lokwerk Maschen beheimatet blieben.

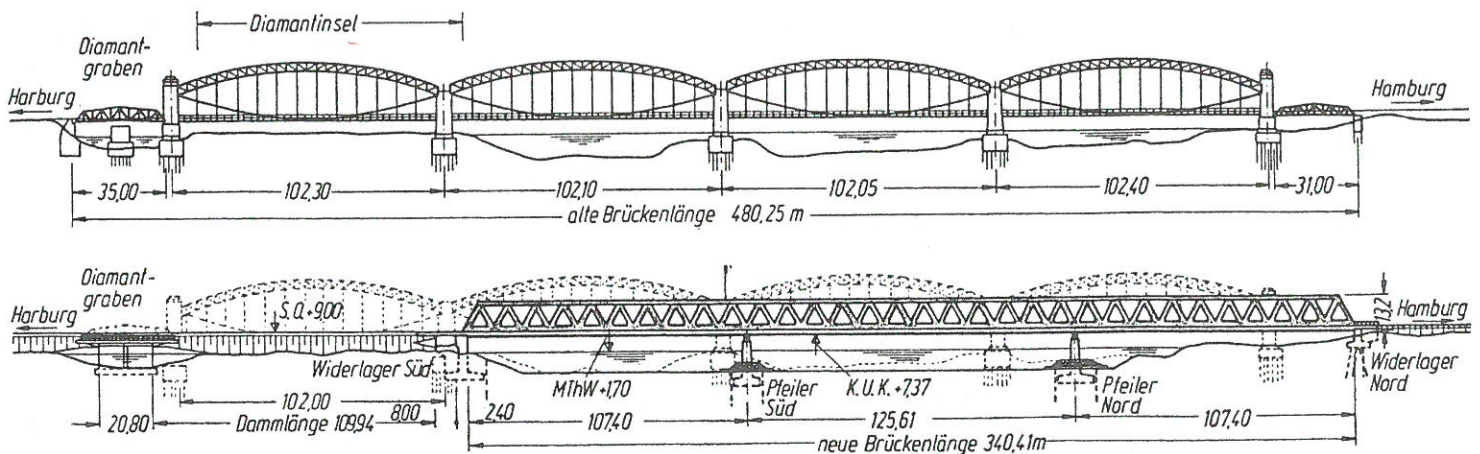
Die Lok 295 017 wurde von der DB am 13.1.2012 ausgemustert und anschließend an die Firma "B + V Leipzig GmbH" verkauft. Dieses Unternehmen, das über insges. 15 ehem. DB-Lokomotiven der Baur. 295 verfügt, läßt die Lok 295 017 heute durch die Firma Eisenbahn Anlagen Handel GmbH (EAH) vor allem für Rangiertätigkeiten im Duisburger Hafen beim "Duisport Rail"-Betrieb einsetzen. Die Lokomotiven 295 016, 018 und 019 gehören heute nach wie vor zum Betriebsbestand der DB und werden von deren DB Cargo AG eingesetzt. Das immer noch mit Heimat-Stationierungs-Stützpunkt Maschen und damit im Einsatzgebiet, in dem sie auch vor 45 Jahren fuhren und damals am 30.11.1975 für die Bewegung der Gewichts-Belastungs-Züge auf der ersten der seinerzeit neuen Süderelb-Eisenbahnbrücken zum Einsatz kamen! Die o.a. 295-Maschinen der DB Cargo AG tragen heute die verkehrsrote Farbgebung, die sie nach dem Übergang auf den DB-Konzern erhielten.

Insgesamt trennte sich der Konzern im voran gegangenen Jahrzehnt von den meisten seiner 291- und 295-Maschinen, nachdem die DB-Güterverkehrs-Firmen damals neue Lokomotiven der Gravita-Baur. 261 und 265 in Dienst stellten. Von den insgesamt einst 100 Maschinen der Baur. 291 u. 295 hat die DB Cargo AG aktuell noch gerade mal 15 Lokomotiven im Einsatz. Wozu wie erwähnt auch noch die Maschinen 295 016, 018 und 019 gehören. Von den ausgemusterten 291- und 295-Lokomotiven wurden knapp 40 von der DB AG an andere Eisenbahn-Unternehmen verkauft, die diese Lokomotiven weiterhin einsetzen. Fünfzehn der verkauften 291/295 wurden an die schon erwähnte Firma "B + V Leipzig GmbH" veräußert. Ihre letzten aktiven 295-Lokomotiven wird die DB Cargo AG wohl noch eine Weile im Betrieb behalten, weil der Bedarf an Rangier-Diesellokomotiven bei der DB Cargo AG gestiegen ist und 261/265-Maschinen nicht mehr gebaut werden. Das genannte DB-Unternehmen mußte deshalb bereits einige ihrer ehemaligen 295er-Lokomotiven von den Firmen, an die sie diese Lokomotiven verkauft hat, wieder zur DB-Cargo-Verwendung zurück mieten.

**Michael Hecht**



Das obige Bild zeigt die damaligen Süderelb-Eisenbahnbrücken in Hamburg am 19.10.1975 und damit kurz vor der Inbetriebnahme der ersten ihrer Nachfolge-Brücken. Diese ist seit 1971 auf dem Bild nicht sichtbar im linken Aufnahmeteil an der Westseite der o. a. Brücken errichtet worden und steht vor der ersten von zwei Belastungsprüfungen, wobei diese Erst-Prüfung für den 30.11.1975 vorgesehen ist. Über die noch voll im Betrieb befindlichen alten Süderelb-Brücken rollt auf dem genannten Bild, das vom Südufer der Süderelbe aus aufgenommen wurde, gerade der IC-Zug 175, der damals von Hamburg-Altona nach Basel SBB verkehrte und d. Namen 'Otto Hahn' trug. Am 19.10.1975 wurde er von Hamburg bis Frankfurt/Main von der DB-Ellok 103 223 (Bw Hamburg-Eidelstedt) befördert. Hinter der Lok liefen im IC 175 damals 1.-Kl.-Wagen aus einstiger F-Zug-Ära der Deutschen Bundesbahn, die in der seinerzeitigen Phase des IC-Zugverkehrs der DB (der zum Aufnahmezeitpkt. nur IC-Züge mit ausschl. 1. Wagenklasse bot !) durchaus als Ersatz oder z.Verstärkung der eigentl. IC-Wagen mitgeführt wurden. Die 1973 von Krauss-Maffei und Siemens gebaute Ellok 103 223 der DB wurde am 1.1.2004 ausgemustert und anschl. verschrottet. Foto: Dr. Ullrich Huckfeldt.



Die in den 1870er und 1970er Jahren gebauten Süderelb-Eisenbahnbrücken in Hamburg im Skizzen-Vergleich.





Die neben stehenden Bilder zeigen den auf dem westlichen Gleis der ersten in den 1970er Jahren neu gebauten Süderelb-Eisenbahnbrücken am 30.11.1975 eingesetzten Zug bei seinen Bewegungen für die Belastungs-Prüfungen u. Höchstgewicht-Belastungen nach Fertigstellung dieser Brücke. Dieser Testzug bestand aus ausgemusterten 44er-Dampflokomotiven und speziellen Ballast-Gewichtswg. und wurde von den DB-Diesellokomotiven 291 017 + 291 016 gezogen. Im linken Teil des oberen und des unteren der genannten Bilder sind die noch i damals in Betrieb befindlichen alten 1872 fertiggestellten Süderelb-Eisenbahnbrücken erkennbar. Die untere der sämtlich vom Südufer der Süderelbe aus entstandenen Aufnahmen zeigt auch deutl., daß die Nachfolgebrücken für diese Altbau-Brücken kürzer sind als die Alt-Brücken, weil die Nachfolgebrücken anders als ihre Vorgänger-Anlagen nicht die Fläche zwischen d. Süderelbe und dem angrenzenden Diamant-Graben überspannen. Für den Bau der Nachfolgebrücken wurde an dieser Stelle ein ca. 150 m langer Damm errichtet, was auf dem oberen Bild auch gut erkennbar ist.

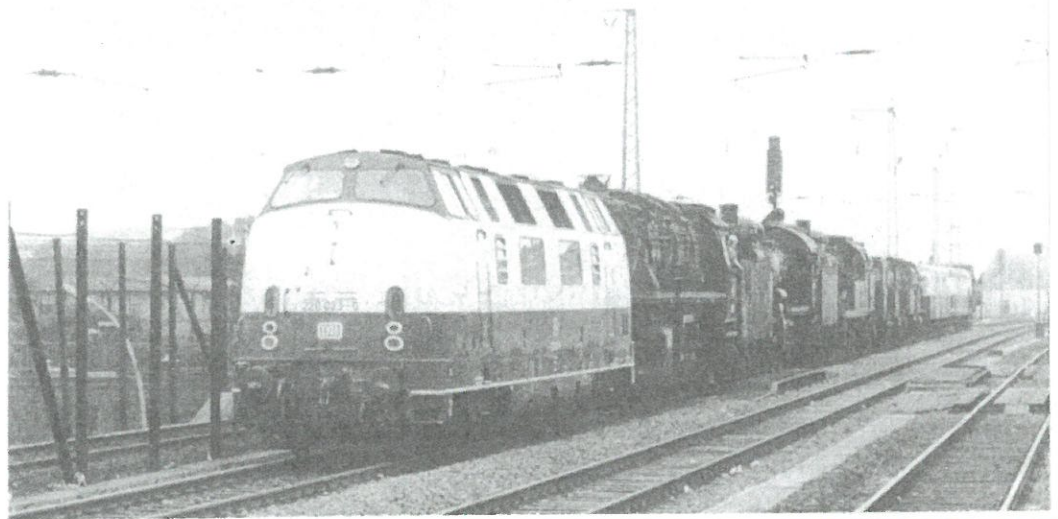
Die für die Brückenbelastungen und Gewichtserprobungen eingesetzten Dampflokomotiven wurden hier für die damit verbundenen Bewegungen im kalten Zustand von den o. a., damals noch ganz neuen Diesellokomotiven geschleppt.

Fotos: Michael Hecht.



Die für die Belastungs-Prüfungen u. Höchstgew.-Erprobungen auf d. westl. der damals neuen Süderelb-Eisenbahnbrücke am 30.11.1975 u. am 22./23.5.1976 eingesetzte, aber schon ausmuster- te Dampflokomo- tive 044 594 blieb auch noch nach der genannten Brückentest- Tätigkeit im Be- reich der Bundes- bahndirektion Hamburg und war vom 27. bis zum 30.5.1976 Bestand- teil einer Eisen- bahn-Fahrzeug- Ausstellung, die seinerzeit auf Gleisen des Kie- ler Hafeneisenbahn am Bollhörnkai in Kiel nicht weit entfernt vom dortigen Hbf stattfand. Auf den o. a. Hafeneisenbahngleisen ist die Lok 044 594 auf dem oberen d. neben stehenden Bilder im Verlauf d. genannten Aus- stellg. am 28.5. 1976 zu sehen. Dieses in Nach- barschaft zur dort auch präsen- tierten DB-Güter- zug-Elektrolok 151 001 (Bj.1972), die zum Aufnahme- zeitpkt. genauso eine Besonderheit darstellte wie d. 44er-Dampflok an dieser Stelle.

In Kiel gab es 1976 noch keinen elektr. Eisenbahn- Fahrbetrieb. Der kam erst knapp 20 Jahre später hierher. Die Lok 044 594 ge- langte nach dem Mai 1976 in die Eisenbahn-Fahrz- g.-Sammlg. d. Ham- burger FdE-Vereins, die 1981 vom ehem. Bw Hmb-Rothenburgsort ins Bw Ham- burg-Wilhelmsburg ver- legt wurde.



Das mittlere Bild zeigt den Überführungs-Zug, mit dem die vorher im ex-Bw Hmb-Rothenburgsort erhaltenen Museums-Eisenbahnfahrzeuge am 10.8.1981 ins Bw Ham- burg-Wilhelmsburg gebracht wurden. Diesen Zug beförderte d. beige-blaue DB-Diesellok 220 023 (Bw Lübeck), hinter d. die Dampflok 44 594 lief. Heute ist diese Lok im Eisenbahn-Museum in Wittenberge ausgestellt, wo sie auf dem unteren Bild am 10.10.2020 zu sehen ist.

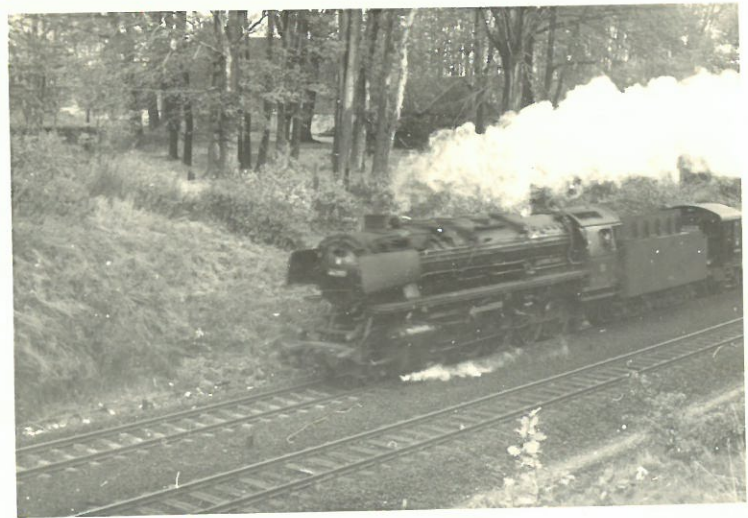
Fotos: Oben = Michael Hecht. Mitte = Ewald Jäkel.

Unten = Rolf Brehmer.



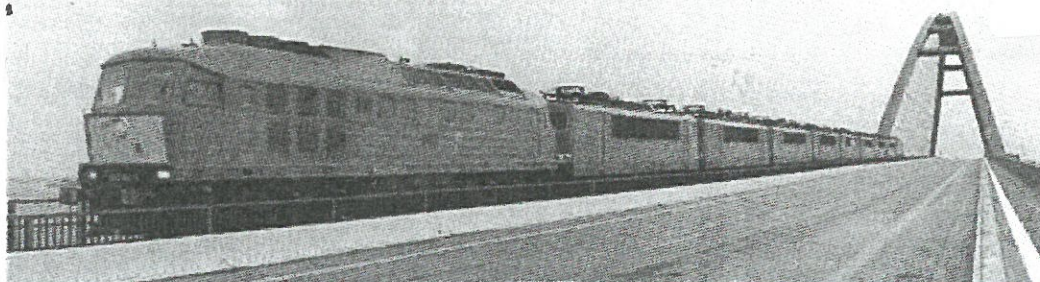


Die obigen Bilder zeigen Erinnerungen an die Zeiten, als sich DB-Dampflokomotiven der Baureihe 44 noch mit eigener Kraft und unter Dampf durch Hamburg bewegten u. einige von ihnen hier sogar noch stationiert waren. Das obere linke der obigen Bilder zeigt die Maschine 44 1050 im Juni 1967 in ihrem damaligen Heimat-Bw Hamburg-Harburg, in dem 44er-Dampflokomotiven der DB vom März 1967 bis zum Oktober 1968 beheimatet waren. Dieses Bw war der nördlichste Stationierungs-Stützpt. für die 44er-'Jumbo's' der DB. Auf dem Bild daneben dampft die Lok 44 1050 mit einem Güterzug ebenfalls im Juni 1967 durch den Hbf von Hambg. hindurch. Die Aufnahme links daneben zeigt, wie die ölgefeuerte Dampflok 44 606 des Bw Osnabrück im Januar 1967 ebenfalls mit einem Güterzug durch den Hamburger Hbf von Süd nach Nord rollt. Das Bild daneben zeigt Lok 44 1325 im März 1968 in ihrem damaligen Heimat-Bw in Hamburg-Harburg. Die Aufnahme ganz rechts unten entstand im Juli 1967 im Bereich der Strecke Hamburg-Bremen kurz vor Buchholz in d. Nordheide und zeigt eine der 44er-Dampflokomotiven des Bw Hamburg-Harburg in Lz-Fahrt, wobei an den 'Dampf-Jumbo' eine DB-Diesellok der Baureihe V 20 angehängt ist, die von der Dampf-Kollegin über die o. Strecke oder einen Teilbereich von ihr geschleppt wurde.



Fotos:  
Michael  
Hecht.





BRÜCKENBELASTUNGS-PRÜFUNGEN BEI DER EISENBahn  
IN VERGANGENEN ZEITEN

\*\*\*\*\*  
... zeigen auch die obigen Bilder. In den 1960er Jahren benutzte man dafür Dampflokomotiven, die sich noch mit eigener Kraft und unter Dampf über die zu prüfenden Brücken bewegten. So wie auf dem obersten der obigen Bilder, auf dem eine lange Kette zusammengekuppelter Dampflokomotiven der Baur. 50 mit jew. eigener Kraft für eine Brückenprüfung im Einsatz ist. Etwas über 40 Jahre später wurden für Brückenbelastungs-Tests auch Ketten zusammengekuppelter schwerer Güterzug-Elektrolokomotiven eingesetzt. Und das sogar an Stellen, an denen Elektrolokomotiven sonst gar nicht anzutreffen sind, weil es hier keinen elektr. Fahrbetrieb gibt. Vom 11. bis zum 14.6.2010 wurden umfangreiche Belastungs-Messungen auf der damals 47 Jahre alten Fehmarnsund-Brücke durchgeführt, wofür sich ein aus zehn schweren Elektrolokomotiven der Baur. 155 und zwei Diesellokomotiven der Baur. 232 auf dieser dem Eisenbahn- und Straßenverkehr kombiniert dienenden Ostseebrücke aufhielten, was auch das mittlere Bild zeigt. Außerhalb seiner Brückenbelastungs-Tätigkeit war der dafür verwendete Schwerlast-Lokzug im ehem. Bw im Bhf. Puttgarden auf Fehmarn abgestellt, wo er am 12.6.2010 (SA) auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos: Oben = Michael Ernst, Mitte = Sven Gorgos.  
Unten = Michael Hecht.



Der Schwerlast-Lokzug, der vom 11. bis zum 14.6.2010 für versch. Belastg.-Messungen auf der Fehmarnsund-Brücke zum Einsatz kam, bestand im einzelnen aus den in dieser Reihenfolge zusammengekuppelten damaligen DB-Lokomotiven:

232 904

155 215

155 255

155 053

155 057

155 012

155 029

155 151

155 142

232 903

Bei allen genannten Maschinen handelte es sich um ehem. Reichsb.-Lokomotiven. Die beiden 232-Dieselmotoren dienten der Bewegung des Belastungs-Testzuges, weil die in ihm enthaltenen 155-Elektrolokomotiven sich wegen des Fehms auf der Fehmarnsund-Brücke nicht vorhandenen Fahrdrabtes sich hier nicht mit eigener Kraft bewegen konnten. Außerdem handelte es sich um 155-Maschinen,

die zum Zeitpunkt der beschriebenen Brücken-Prüfungen bereits ausgemustert waren. Die gesamte o. a. Lok-Kette (incl. Diesel-)lokomotiven brachten ein Gesamt-Gewicht von 1.200 Tonnen auf d. Fehmarnsund-Brücke. Unter derartiger Höchstbelastung wurde damals der seinerzeit bereits 47 Jahre alten Fehmarnsundbrücke auch bei verschiedenen Wittertemperaturen und Windeinflüssen geprüft. Ebenso bei parallelem Straßen-Schwerlastverkehr, wofür zwei Spezial-Lkw-Tieflader mit jew. bis zu 20 Tonnen Gesamtgewicht verwendet wurden. Den eingesetzten Belastungs-Lokzug zeigen die obigen Bilder nochmals während seiner Abstellzeit im ehem. Bw Puttgarden am 12.6.2010. Die verwendeten 155-Elektrolokomotiven wurden bald danach verschrottet.

Die 232-Dieselmotoren, die die o. a. 155-Lokomotiven bei den beschriebenen Brücken-Prüfungen bewegten, waren Lokomotiven der Baureihe 232.9, die 2001 aus ehem. 234-Lokomotiven entstanden waren und fortan zur Beförderung von Güterzügen in die Niederlande eingesetzt wurden. Sie verfügten deshalb an ihren Stirnfronten auch über sehr große farbliche Warnbalken nach niederländischer Norm. Der Niederlande-Einsatz der 232.9-Lokomotiven dauerte bis zum Anfang des vergangenen Jahrzehnts. Heute sind wenige dieser Maschinen bei der DB-Cargo AG für Güterzüge in Deutschland noch vorhanden. Andere 232.9 wurden von der DB an Privatfirmen verkauft...

Lok 232 903 gehört heute noch zum Fahrzeugbestand der DB DB Cargo AG, ist aber nicht betriebsfähig abgestellt. Lok 232 904 wurde von der DB im Juni 2017 an die Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (LEG) verkauft. Dort ist diese Lok noch heute im Einsatz. Der Gesamtbestand an 232.9-Maschinen bei der DB umfaßte ursprünglich neun Lokomotiven (232 901 - 232 909).



Fotos:  
Michael  
Hecht.

An den Brückenbelastg auf der Fehm Fehmarnsund-Brücke im Juni 2010 waren d. 232.9-Maschinen 232 903 und 232 904 (die ehem. Lokomotiven 234 170 und 234 320) beteiligt.



*Lisebecker Nachrichten*

SONNTAG/MONTAG,  
13./14. JUNI 2010



# Zehn Loks, fünf Laster: Sundbrücke im Härte-test



Kraftakt bei Windstärke 11: Gigantische Last durch Lokomotiven und mit Blei beladene Lkw wirkt auf die Fehmarnsundbrücke ein. Noch bis Montag sammelt die Deutsche Bahn nachts Daten.