

SCHÖNE FRÜHLINGS-FAHRT VOR 41 JAHREN MIT INTERESSANTEN LOKOMOTIVEN IM APRIL 1980 ÜBER REIZVOLLE EISENBAHN-STRECKEN IM WESTEN VON NIEDERSACHEN UND OSTEN VON WESTFALEN.

Am Sonntag, d. 13. April 1980 führte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) anl. ihrer seinerzeit in Bremen durchgeführten Jahrestagung eine interessante Sonderzugfahrt auf norddeutschen Eisenbahnstrecken durch. Die DGEG-Jahrestagung wird jeweils am Wochenende nach Ostern in stets einer anderen Stadt durchgeführt und hat dann auch immer ein interessantes Programm an Veranstaltungen zum Thema Schienenverkehr zum Inhalt. 2020 musste die Jahrestagung der 1967 gegründeten DGEG erstmals wegen der Corona-Krise ausfallen.

Vierzig Jahre zuvor, 1980, dachte noch niemand an so etwas. Damals fand die DGEG-Jahrestagung, wie schon eingangs erwähnt, in Bremen statt. Den Abschluss einer jeden DGEG-Jahrestagung bietet eine grössere öffentliche Sonderzug-Rundfahrt auf reizvollen Bahnlinien. Im Verlauf der DGEG-Jahrestagung in Bremen war das nicht anders und es wurde einmal mehr bewiesen, daß Sonderzugfahrten für Eisenbahnfreunde auch noch nach damals erst kurz zuvor vollzogenem Ende der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn und seinerzeit im inzwischen bei ihr zunächst (bis 1985) gültigen Dampflokkverbot noch immer interessant genug waren.

Wegen dieses Verbotes zog den Abschluss-Sonderzug der DGEG-Jahrestagung 1980 zum überwiegenden Teil eine Diesellok, bei der es sich aber um eine äusserst interessante Maschine handelte; nämlich die Lok 220 001, die als V 200 001 im Jahre 1954 die erfolgreiche Geschichte vom Lokeinsatz der Maschinen des V-200-Typs bei der Deutschen Bundesbahn einleitete. 1980 waren zwar noch viele Loks dieses Typs bei der alten DB vorhanden; aber deren Glanzzeit war hier längst vorbei und viele der "Null! - Maschinen des V-200-Typs, die ab 1968 unter der Baureihen-Bezeichnung 220 zum Einsatz kamen, waren bereits ausgemustert.

Der V-200-Urahn, die 1954 bei den Krauss-Maffei-Werken gebaute Lok V 200 001 (die 1968 die Betriebs-Nr. 220 001 erhielt) war aber noch im vorhanden und im Einsatz. Nach langen süddeutschen Jahren war sie ab Mai 1975 im norddeutschen Oldenburg i.O. stationiert und kam von hier aus auf den Bahnverbindungen Rheine - Leer - Norden - Norddeich und Leer - Oldenburg i.O. - Bremen vor Eil- und Schnellzügen zum Einsatz. Teilweise auch vor Nahverkehrszügen, hauptsächlich aber vor Eilzügen. Lange sollte das aber 1980 nicht mehr dauern, denn die Einführung des elektrischen Fahrbetriebes stand auf den o.a. Bahnverbindungen unmittelbar bevor. Diese Einführung sollte hier eigentlich schon im Herbst 1979 vollzogen worden sein: aber Einsprüche und Proteste gegen eine Bahnstrom-Leitung in der ans Emsland grenzenden Landschaftsregion "Hümmling" verhinderten es erstmal, daß Strom in die schon fertigen Fahrdrabt-Anlagen der Bahnverbindung Rheine - Norddeich und Leer - Bremen (hier zumindest zwischen Leer und Delmenhorst) fließen konnte. Die Diesellokomotiven mussten hier erstmal weiterhin (genau bis zum Herbst 1980) die Züge schleppen. Das brachte für die Einsätze der 220-Diesellokomotiven beim Bw Oldenburg i.O. erstmal noch Gnadenfrist und Aufschub. Insbesondere auch für die dort noch vorhandenen fünf Prototyp-220er, die 1953 im Vorlauf zur V-200.0-Hauptserie, die von 1956 bis 1959 entstand, gebaut worden waren - mit V 200 001 bzw. 220 001 als Flaggschiff.

Ihr war es dann auch vorbehalten, den Haupt-Sonderzug der DGEg-Jahrestagung 1980 ab Bremen im überwiegenden Verlauf seiner Fahrt zu befördern.

Wagenmäßig bestand dieser DGEg-Sonderzug aus DB-Fahrzeugen des "Silberling"-Typs und einem DB-Gesellschaftswagen. Bei dem handelte es sich um einen der aus 26-m-Sitzwagen der Nachkriegsfertigung durch Umbau entstandenen Gesellschaftswagen, mit denen nach und nach die rot-farbenen Gesellschaftswagen ("Rote Wagen" bzw. "Tanzwagen") die man neu aus Vorkriegs-Fahrzeugen zu Gesellschaftswagen (Gattung WG) umgerüstet hatte, abgelöst werden sollten. Die Nachfolge-Fahrzeuge der Alt-WG's präsentierten sich auch nicht mehr im auffälligen und für sie charakteristischen Rot-Anstrich, sondern in der beige-blauen Farbgebung, mit der die DB ab 1975 sehr viele ihrer Reisezugwagen versah.

Der o.a. Sonderzug begann seine Fahrt am Morgen des 13. April 1980 im Hauptbahnhof von Bremen hinter seiner Zuglok 220 001. Bei schönem Wetter, das seine gesamte Fahrt begleitete, rollte dieser Sonderzug zunächst über Oldenburg i.O. nach Leer/Ostfriesland, wo er auf die Bahnlinie nach Rheine wechselte. Auf der fuhr er unter den noch stromlosen, aber ansonsten vollständig fertig gestellten und betriebsbereiten Fahrdrähten über Papenburg/Ems bis nach Meppen. Hier verließ der beschriebene DGEg-Sonderzug die Bahnverbindung Norddeich - Leer - Rheine und gelangte mit allerlei Rangierbewegungen auf die angrenzende, nicht zum DB-Streckennetz gehörende Bahnlinie von Meppen ins oldenburgische Essen, das nicht mit der gleichnamigen Großstadt verwechselt werden darf. Diese 51,3 Km lange Bahnlinie benutzte der DGEg-Sonderzug von Bremen ab Meppen in voller Streckenlänge. Sie gehörte 1980 wie auch noch heute zur "Emsländischen Eisenbahn GmbH" (EEB). Planmässiger Personenverkehr fand aber auf der Strecke Meppen - Essen/O. schon seit 1970 nicht mehr statt und 1980 fand auch (anders als heute) auf der EEB-Strecke Meppen - Essen/Oldbg. noch kein Museumsbahnverkehr statt. Ein Reisezug war also auf dieser immerhin 51,3 Km langen, vom Emsland ins oldenburgische Münsterland führenden Strecke eine Rarität.

Der DGEg-Sonderzug von Bremen wurde auch auf der EEB-Strecke von der DB-Diesellok 220 001 befördert. Das Gastspiel dieser doch besonderen DB-Lok, bzw. einer DB-Lok auf dieser nicht zum DB-Netz gehörenden Strecke, stellte auch kleine Sensation dar. Erst Jahre später der 1980 durchgeführten Fahrt dieses Sonderzuges beschaffte die EEB selbst Anfang der 1990er Jahre gebrauchte DB-Diesellokomotiven für den Güterzeugeinsatz auf der Bahnlinie Meppen - Essen. Das waren aber Maschinen des V-100-Typs (DB-Baur. 211/212). 1980 verfügte die EEB über je eine Stangen-Diesellok von MaK, Henschel und Deutz sowie zwei ehemalige Bundesbahn-Kleinlokomotiven (Köf). Die MaK-Lok war immerhin die ehem. DB-Lok V 65 001 bzw. 265 001, die 1979 von der EEB bei der DB gebraucht erworben wurde und hier anschl. als Lok DL 02 zum Einsatz kam. Heute wird diese Lok als V 65 001 museal und betriebsfähig bei den Osnabrücker Dampflokkfreunden e. V. erhalten.

Nach seiner interessanten Fahrt über die EEB-Strecke Meppen - Essen (Oldbg.) erreichte der DGEg-Sonderzug von Bremen am 13.04.1980 im oldenburgischen Essen die DB-Strecke Oldenburg/i.O. - Osnabrück, auf der er seine Fahrt bis zu deren Endpunkt fortsetzte. Wobei es 1980 auf dieser Strecke noch planmäßig von 220-Maschinen des Bw Oldenburg beförderte Eilzüge gab. Heute rollen hier nur noch Regionalbahnzüge, die aus Dieseltriebwagen des Unternehmens "Nord West Bahn" (NWB) bestehen. Zum DB-Netz gehört die nicht elektrifizierte Strecke Oldenburg/O. - Osnabrück aber immer noch.

Ab Osnabrück bewegte sich der o.a. Sonderzug wieder unter Fahrdrabt, diesmal sogar unter solchem "mit Saft"; denn die Bahnverbindung Osnabrück - Löhne, die dieser Sonderzug nun benutzte, konnte gleich nach Fertigstellung der Anlagen für den elektrischen Fahrbetrieb im Jahre 1976 auch für diesen genutzt werden. Das beendete auch damals umfangreichen 220-Dieselokeinsetz auf der Strecke Osnabrück - Bünde - Löhne. Der DGEG-Sonderzug am 13.4.1980 befuhr sie allerdings im Schlepp von Diesellok 220 001 und erinnerte dadurch an die Zeiten des 220 und V-200-Einsatzes an dieser Stelle.

Das war auch so ab Löhne/Westf., von wo aus der DGEG-Sonderzug von Bremen auf der Bahnverbindung Hamm - Hannover weiter rollte. Das ebenfalls mit Erinnerung an einstigen 220- und V-200-Einsatz, der hier auch noch bis zum Mai 1976 gängige Praxis war. Heute sind hier kaum noch Diesellokomotiven bzw. Dieseltriebfahrzeuge überhaupt anzutreffen.

Durch die berühmte "Porta Westfalica" hindurch gelangte der o.a. Sonderzug in den Pbf der ost-westfälischen Stadt Minden, wo er ein zweites Mal seine Fahrtrichtung wechselte, ein zweites Mal im Verlauf seiner Fahrt das DB-Streckennetz verließ und auch zum ersten Mal seine Zug-Lokomotiven tauschte (sieht man mal von einer kurzen Rangierfahrt in Meppen ab). Die DB-Diesellok 220 001 verließ ihn hier und seine Weiterbeförderung übernahm in Minden erstmal die Dampflokomotive "Mevissen4", die zum Fahrzeitpunkt, also im April 1980, bei der Museums-Eisenbahn Minden e.V. (MEM) eingesetzt war.

Diese dreiachsige Dampflokomotive (Achsfolge C) wurde 1954 bei den Krupp-Werken gebaut und gehörte damals zum Werklokomotive-Typ "Gladbeck". Ihre Fertigstellung bei den Krupp-Werken erfolgte am 21.9.1954. Die DB-Diesellokomotive V 200 001, die den beschriebenen Sonderzug nach Minden gebracht hatte, war von Krauss-Maffei am 15.7.1954 an die DB geliefert worden. Die o.a. Dampflokomotive war also fast genauso alt wie die Diesellokomotive, die die Haupt-Zuglokomotive dieses Sonderzuges bildete. Die sie in Minden vorübergehend ablösende Dampflokomotive wurde von Krupp an die Bergwerks-Gesellschaft Hibernia AG geliefert, die sie unter der Betr. - Nr. 51-C bei den Zechenbahn- und Hafenbetrieben Ruhr-Mitte in Gladbeck einsetzte. 1966 kam diese Lokomotive zu den Steinkohlebergwerken Matthias Stinnes AG in Essen, die sie als Werklokomotive auf der Zeche Diergardt-Mevissen in Rheinhausen nahe Duisburg einsetzten. Hier erhielt sie die Bezeichnung "Mevissen4".

1968 ging die o.a. Zeche auf die Hibernia AG über, womit die Lokomotive "Mevissen4" zurück zu ihrem Ursprungs-Besitzer gelangte, bei dem sie aber die Bezeichnung "Mevissen4" behielt. Das auch, als diese Dampflokomotive am 1.1.1970 von der Ruhrkohle AG (RAG) übernommen wurde und anschliessend im RAG-Werk- und Zechenbahn-Bereich "Niederrhein" eingesetzt wurde.

1973 wurde die beschriebene Dampflokomotive von der RAG ausgemustert, aber noch im gleichen Jahr wurde sie an die "Dampfeisenbahn Weserbergland e.V." (DEW) verkauft, die sie künftig unter der simplen Betr.-Nr. 4 zur Beförderung der DEW-Museumsbahn-Personenzüge auf der Strecke Rinteln - Stadthagen einsetzte. 1977 übernahm die "Museums-Eisenbahn Minden e.V." (MEM) die o.a. Dampflokomotive. Sie erhielt nun wieder die Bezeichnung "Mevissen4" und zog fortan MEM-Museumsbahn-Züge auf dem Netz der Mindener Kreisbahnen (MKB).

Am 13.4.1980 zog die Dampflokomotive "Mevissen4" auch den Abschluss-Sonderzug der DGEG-Jahrestagung 1980 vom Mindener Bhf. aus zunächst auf die Gleise der angrenzenden "Mindener Kreisbahnen GmbH" (MKB) und anschliessend über einige Bereiche des MKB-Streckennetzes. Regel-Personenverkehr fand auf dem seit 1974 auch nicht mehr statt. Aber schon 1972 begannen die MKB selbst mit museumsbahn-ähnlichen Personenzugfahrten, die ab 1977 vom schon erwähnten Verein MEM fortgesetzt wurden und sie nun auch teilweise mit Dampftraktion (unter Einsatz der Lok "Mevissen4") durchführten.

Die MKB, die damals planmäßig nur noch Güterzugverkehr auf ihrem Streckennetz abwickelten, verfügten in den 1970er und 1980er Jahren über drei- und vierachsige MaK-Diesellokomotiven mit 650, 800 und 850 PS. In den 1990er und 2000er Jahren wurden diese Maschinen durch stärkere MaK-Drehgestell-Lokomotiven (Typ MaK G 1203) ersetzt und von der DB übernahmen die MKB deren Diesellokomotive 216 014 (künftige MEM-Lok "V6"). Ab dem Ende der 1990er Jahre fuhren die MKB-Diesellokomotiven auch außerhalb des MKB-eigenen Streckennetzes auf DB-Bahnlinien vor Güterzügen, was heute noch so ist. Die MKB sind außerdem an der Firma "Westfalenbahn" beteiligt, deren elektr. Triebzüge in einer modernen MKB-Werkstatt in der Nähe vom Mindener DB-Bhf. gewartet werden.

Den DGEG-Sonderzug, der am Nachmittag des 13.4.1980 über MKB-Gleise rollte, beförderte hier, wie schon erwähnt, aber keine MKB-Diesellokomotive, sondern die MEM-Dampflokomotive "Mevissen4". Dadurch wurde dieser Sonderzug in einem Teilbereich seiner Gesamtfahrt auch noch von Dampftraktion bewegt. Mit der ging die Fahrt von Minden nach Hille und zurück.

Im DB-Bhf von Minden übernahm dann wieder die DB-Diesellokomotive 220 001 den o.a. Sonderzug, um ihn von hier nach Bremen zurück zu bringen. Normalerweise hätte das auf dem Weg der sogenannten "NATO-Bahn" über Leese-Stolzenau und Nienburg/Weser geschehen können. Auf dieser eingleisigen DB-Strecke, die ihren Beinamen wegen ihrer strategischen Bedeutung trug, gab es aber 1980 noch ab Samstagmittag und den gesamten Sonntag über eine Wochenendruhe, in deren Verlauf der gesamte Betrieb auf dieser seit 1969 auch elektrisch betriebenen Strecke völlig ruhte. Aus diesem Grunde musste der DGEG-Sonderzug für seine Fahrt, die ja an einem Sonntag stattfand, von Minden/Westf. nach Bremen auf einem Umweg fahren. Der führte diesen Sonderzug zunächst auf der Hauptbahn-Strecke Hamm/Westf. bis ins benachbarte Wunstorf. War er von Bünde bis Minden durch westfälisches Gebiet hindurch gefahren, so gelangte er gleich hinter Minden auf niedersächsisches Gebiet zurück.

In Wunstorf musste der DGEG-Sonderzug Minden - Bremen dann seine Fahrtrichtung wechseln und auf die bremische Seite des Wunstorfer Bahnhofes umgesetzt werden. Außerdem tätigte Zuglok 220 001 hier wegen des Fahrtrichtungswechsels einen Lokumlauf. Danach setzte dieser Sonderzug dann seine Fahrt auf der Bahnverbindung Hannover - Wunstorf - Nienburg - Verden - Bremen fort, die er von Wunstorf bis zu seinem Endpunkt Bremen benutzte.

Dabei fuhr er abermals auf Gleisen, die bis in die 1960er Jahre hinein bzw. bis zur Eröffnung des elektr. Fahrbetriebes von Hannover nach Bremen V-200-Einsätze erlebt hatten; wenngleich auch nicht ganz so intensiv wie benachbarte Hauptbahnstrecken.

Im Hauptbahnhof von Bremen beendete der beschriebene DGEG-Sonderzug dann am Abend des 13.4.1980 seine gelungene und interessante Fahrt, deren schöne Route so manche reizvolle Eisenbahnstrecke zum Inhalt hatte.

Die Diesellok 220 001 (ehem. V 200 001) wurde von der Deutschen Bundesbahn schon bald nach der o.a. Fahrt, genau am 21.10.1980, ausgemustert. Danach erwarb die in Nürnberg ansässige "Fränkische Museumseisenbahn" (FEM) in Nürnberg diese Lok und erhält sie seither museal - das allerdings nicht betriebsfähig. Immerhin ist sie die einzige der einst fünf Prototyp-V-200, die 1953/54 bei den Krauss-Maffei-Werken als Voraus-Lokomotiven für die dann zwischen 1956 und 1959 in 86 Exemplaren hergestellte Flotte der Serien V 200.0 gebaut wurden. Ursprünglich erhielt auch das in Nürnberg ansässige DB Museum die Prototyp-Maschine V 200 002 museal - das sogar betriebsfähig. Leider wurde diese Lok im Oktober 2005 bei einem Brand in Nürnberg zerstört.

Wagen des "Silberling"-Typs gibt es heute beim Bundesbahn-Nachfolger DB AG in wenigen letzten Rest-Exemplaren, die sich auch nicht mehr als "Silberlinge" präsentieren. Gesellschafts-, Tanz- und Sambawagen gibt es bei der DB AG ebenfalls nicht mehr.

Die Dampflokomotive "Mevissen4" wurde im September 2017 in schon damals nicht mehr betriebsfähigem Zustand von der Museums-Eisenbahn Minden e.V. (MEM) an das Westfälische Landesmuseum für Industriekultur (LWL) verkauft, das diese Lok seither weiterhin in nicht betriebsfähigem Zustand museal erhält. Dieses geschieht im Bereich des Zechenmuseums "Zollern" in Dortmund-Börninghausen, wo sich die Lok "Mevissen4" aber wieder unter ihrer ursprünglichen ersten Betriebsnr. 51-C präsentiert.

Die MEM führt (soweit dieses die Corona-Krise nicht einschränkt) weiterhin ihren Museumsbahnverkehr auf dem MKB Strecken Minden - Hille und Minden - Kleinenbremen durch. Meistens mit Dampfkraft, wofür seit vielen Jahren die 1919 gebaute MEM-Lok "Stettin 7906", eine Maschine des preußischen T-13-Typs, zum Einsatz kommt. Das MEM-Betriebszentrum befindet sich im MKB-Bhf Minden-Oberstadt, wo die MEM für ihr Rollmaterial 1985 eine größere Fahrzeughalle errichtete.

Auf der DB-Strecke Minden/Westf. - Nienburg (auch heute noch manchmal als "NATO-Bahn" bezeichnet) wird seit dem Ende der 2000er Jahre auch wieder Zugverkehr an Samstag-Nachmittagen und an Sonntagen durchgeführt. Das gilt auch für den Personenverkehr. In dem fahren hier im Taktverkehr elektr. Triebzüge des Unternehmens "Eurobahn". Auch im Güterzugverkehr wird die o.a. Strecke recht fleissig genutzt. Ebenso für Umleitungsfahrten bei Sperrungen auf den benachbarten Hauptbahnstrecken.

Verläuft die "NATO-Bahn" Minden - Nienburg von Süd nach Nord als direkte Schienenverbindung vom äussersten Osten Westfalens in den Südosten vom nordwestlichen Niedersachsen, so führt der Schienenweg von Meppen ins oldenburgische Essen nach wie vor von West nach Ost durch die Mitte vom westlichen Niedersachsen hindurch. Das nach wie vor als Strecke der Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB), auf der aber (anders als noch 1980) inzwischen auch musealer Personenverkehr angeboten wird. Seit 1988 führen die "Eisenbahnfreunde Hasetal - Haselünne e.V." Museumsbahnfahrten an einigen Tagen im Jahr durch.

Teilweise kommt dabei die 1922 bei den Henschel-Werken gebauten Dampflok "Niedersachsen" zum Einsatz (ehem. Werklok, 1973-1987 bei der DEW in Rinteln). Immerhin handelt es sich beim o.a. Museumsbahnverkehr auf der EEB-Strecke Meppen - Essen um eines der streckenmässig längsten Angebote dieser Art überhaupt.

Die Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) besitzt heute je eine MaK-Diesellok vom Typ G 1700 und G 1206 und zwei angemietete Dieselmotoren vom Typ 'V 100 Ost'.

Die EEB-Lokomotiven kommen auch vor Müll-Transporten von Meppen und Dörpen nach Salzbergen und befahren dadurch auch die DB-Emslandstrecke.

Auf der DB-Emslandstrecke, an der der westl. Ausgangspunkt der EEB-Bahnlinie in Meppen liegt, verkehren heute im Personenverkehr IC-Züge der DB-Fernverkehr AG, seit dem Sommer 2020 sogar erstmals ICE-Züge. Der regionale Personenverkehr der Emslandstrecke besteht aus elektr. Triebzügen des Unternehmens "Westfalenbahn". Außerdem benutzen zahlreiche Güterzüge verschiedener Firmen und mit Elektro-Lokomotiven verschiedener Unternehmen (weniger auch Diesellokomotiven) die Emslandstrecke.

Auf die beschriebene Weise sind die Bahnlinien, die der DGEG-Sonderzug von Bremen am 13.4.1980, also vor 41 Jahren, befuhr, auch heute immer noch recht interessant. Was aber keinesfalls die schönen Erinnerungen an diesen Sonderzug schmälern kann, auch wenn seine Fahrt lang her ist.

Michael Hecht

Die DB-Diesellok 220 001 (Bw Oldenburg/O.) bildete die Haupt-Zuglok des DGEG-Sonderzuges, der am 13.4.1980 von Bremen aus verkehrte. Die neben stehenden Bilder zeigen diese Lok im Hbf von Bremen vier Jahre vor dieser Fahrt, am 7.6.1976 (dem Pfingst-Montag des Jahres 1976). Sie hatte damals den Eilzug E 2485 (Norddeich - Goslar) von Leer/Ostfriesland bis Bremen Hbf gezogen und fährt auf den genannten Bildern für eine erneute Zugleistung alleine ins nördl. Vorfeld von Bremen Hbf in dortige Wartestellung. 220 001 gehörte zum Bw Oldenburg./O. vom 1.6.1975 an u.wurde hier am 9.7.1980 außer Betr. genommen. Am 21.10.1980 erfolgte ihre Ausmusterung bei d. DB. Heute ist dieser 'V-200-Urahn' noch bei der Frankischen Museums-Eisenbahn vorhanden. Das aber nicht mehr betriebsfähig.

Fotos: Michael Hecht.



Das neben stehende Bild zeigt den Sonderzug der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEV), der sich am Sonntag, d. 13.4.1980 durch das westl. Niedersachsen und das östl. Westfalen bewegte, nach seiner Ankunft von Bremen her mit seiner Haupt-Zuglok, der DB-Dieselmotorschienenlokomotive 220 001 im DB-Bhf. der Emsland-Stadt Meppen. Hier wechselte dieser Sonderzug vom DB-Netz auf die Strecke der Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB) über und wechselte gleichzeitig zum ersten Mal im Verlauf seiner Reise die Fahrtrichtung. Dafür mußte die Lok 220 001 hier einen Lokumlauf durchführen, was das mittlere Bild zeigt. Nach diesem Lokumlauf und Fahrtrichtungswechsel rollte der o. a. DGEV-Sonderzug in Meppen auf die EEB-Strecke, auf der er auf dem unteren Bild gleich nach dem Verlassen des DB-Bahnhofes Meppen zu sehen ist.

Fotos:
Michael Hecht.



Der beschriebene und abgebildete DGEG-Sonderzug befuh die gesamte EEB-Bahnlinie am 13.4.1980 in ihrer gesamten Streckenlänge von Meppen bis ins oldenburgische Essen. Dieses mit DB-Diesellok 220 001. Auf dem oberen der nebenstehenden Bilder ist sie mit dem o. a. DGEG-Sdztg. im Verlauf der EEB-Strecke in deren Bhf. Vormeppen zu sehen. Darunter unterwegs auf dieser Strecke und unten in dem zu ihr gehörenden Bhf. Haselünne. Neben d. Besonderheit, die erste der einst 86 V 200.0-Lokomotiven der DB gewesen zu sein, zeichnete sich die DB-Lok 220 001 noch dadurch aus, daß sie innerhalb der V-200.0.- bzw. 220-Flotte der DB die einzige Masch. war, die an d. einen Stirnseite noch über ihre originalen Alu-Zierleisten verfügte und an der anderen Stirnseite Zierleisten in Folien-Ausführung besaß. Im beschriebenen DGEG-Sonderzug fuhr die Ur-V-200-Lok 220 001 ab Meppen mit der Aluleisten-Stirnfront, was auch d. nebenstehenden Bilder deutlich machen.

Fotos:
Michael Hecht.



Von Essen/Oldenburg fuhr der beschriebene u. abgebildete DGEG-Sonderzug am 13.4.1980 erneut auf Gleisen der DB über Osnabrück und Löhne bis Minden/Westf., wo er nach Ankunft im dortigen DB-Personenbhf. auf dem neben stehenden Bild zu sehen ist. DB-Lok 220 001 verließ diesen Zug hier erstmal und rangierte sich solo auf das benachbarte Stumpf-Bahnsteiggleis, was das mittlere Foto zeigt, bei dessen Betrachtung man sich vielleicht fragt, ob 220 001 zum Fahrzeitpunkt bereits eine Zweikraft-Lok darstellte und sich im Bhf. Minden/Westf. ganz in der Nähe der Mindener DB-Fahrzeug-Versuchsanstalt mit angelegtem Bügel am Fahrdrabt elektrisch bewegte. Was aber nur eine 'Fata Morgana' bildete, denn 220 001 war stets eine ausschließl. Diesellok. Der auf dem zweiten Stumpf-Bahnsteiggleis an der Ostseite vom Mindener DB-Personenbhf. stehende Nahschnellverkehrs-Zug nach Hannover mit seiner beige-blauen 141-Ellok ließ besagte 'Fata Morgana' entstehen, was auch d. unterste Bild deutl. macht.

Fotos:
Michael Hecht.





Keine 'Fata Morgana', sondern Tatsache war es, daß sich am 13.4.1980 im DB-Personenbhf. von Minden/W. die Lokomotiven der Traktionsarten Dampf, Diesel und Strom begegneten, was das obere der obigen Bilder zeigt. Links ist hier die damals von d. 'Museums-Eisenbahn Minden' (MEM) eingesetzte Dampflok 'Mevissen 4' zu sehen, die am o. a. Sonntag den DGEG-Sonderzug von Bremen übernahm. In der Mitte steht DB-Diesellok 220 001, die diesen Sonderzug von Bremen nach Minden gebracht hatte und ganz rechts wartet eine 141-Elektro-Lok der DB auf Fahrt mit ihrem Nahschnellverkehrszug nach Hannover. Der o. a. Sonderzug setzte von Minden aus seine Fahrt auf dem Netz der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) auf deren seinerzeitiger, heute nicht mehr bestehenden Strecke nach Uchte mit der Dampflok 'Mevissen 4' fort. Mit ihr ist dieser Sonderzug auf dem Netz der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) mit der Dampflok 'Mevissen 4' fort. Er befuhr dabei den 1980 noch von Minden aus bis Todtenhausen führenden Rest der ehem. MKB-Nordstrecke Minden/W.-Uchte. Diese einst schmalspurige Bahnlinie wurde in ihrem nördlichen Bereich abschnittsweise in den 1970er und 1980er Jahren stillgelegt und abgebaut. Das Reststück von Minden bis Todtenhausen folgte in den 2000er Jahren. Im Bereich dieses Reststückes d. einstigen MKB-Nordstrecke ist der DGEG-Sonderzug, der hier am 13.4.1980 rollte, im MKB-Bhf. Kuttenhausen auf dem unteren Bild zu sehen. Heute gibt es an dieser Stelle keine Eisenbahn mehr.

Fotos: Michael Hecht.

Das neben stehende Bild zeigt den beschriebenen DGEg-Sonderzug am 13.4.1980 nach seiner Rückkehr vom MKB- Abstecher als er in Minden v. den Gleisen der Mindener Kreisbahnen (MKB) auf die Gleise der DB zurück rangiert wird, was durch Dampflok 'Mevissen 4' ge-

der Museums-Eisenbahn Minden (MEM) geschah, die den o.a.SdZg. auch von Minden auf MKB-Gleisen beförderte. Im Hintergrund wartet bereits DB-Diesellok 220 001 auf d. erneute Übernahme der Sonderzug-Wagen. Die Diesellok 220 001 ist vom Bauj. her nur ein Jahr jünger als die 1952 bei Krupp gebaute Dampflok 'Mevissen 4'.

Beide Lokomotiven sind heute museal noch vorhanden, aber nicht mehr betriebsfähig. 1980 waren sie das noch und so rangiert sich auf dem mittleren Bild 220 001 an die Wg.d.damaligen DGEg-Sonderzuges, um ihn von Minden nach Bremen zur. zu bringen. Ihre Rangierfahrt führt dabei auch Zentral-Stellwerk vom Mindener DB-Bhf. und am Vereinsheim des Modelleisenbahn-Klubs Minden vorbei. Unten ist d. o.a.SdZg.vors seiner Abfahrt nach Bremen im Mindener DB-Bhf. zu sehen.



Fotos:

Michael Hecht.

Auf dem untersten Bild sind rechts die Anlagen des einstigen Bahnbetriebswerkes Minden/Westf. mit dort pausierenden Lokomotiven erkennbar.



Von Minden/W. fuhr der beschriebene und abgebildete DGEG-Sonderzug am 13.4.1980 weiter auf der DB-Hauptbahnstrecke Hamm/W. - Bielefeld - Löhne - Minden/W. - Wunstorf - Hannover bis nach Wunstorf, wo er nach seiner Ankunft im dortigen Pbf auf den obigen Bildern zu sehen ist. Zwischen Minden und Wunstorf kehrte dieser Sonderzug gleichzeitig von Westfalen nach Niedersachsen zurück.

Fotos: Michael Hecht.

Im Bhf. Wunstorf mußte der DGEZ-Sonderzug am 13.4.1980 für die Resttour seiner Niedersachsen- u. Westfalen-Rundfahrt ein letztes Mal die Fahrtrichtung wechseln, wozu die Sonderzug-Lok 220 001 im Bereich der 'bremischen' Seite des o. a. Bahnhofes nochmals einen Loklauf für die Weiterbeförderung dieses Sonderzuges tätigte. Den zeigen die neben stehenden Bilder. Die 'Umlauf'-Lok begegnete dabei auch im Wunstorfer Bahnhof einen der damaligen, von 141-Elektrolokomotiven der DB beförderten Nahschnellverkehrs-Zugseinheiten die seinerzeit zwischen Hannover und Nienburg/Weser sowie zwischen Hannover und Minden pendelten. Heute tun dieses die Elektro-Triebzüge der S-Bahn Hannover.

Fotos:
Michael Hecht.





Auch andere Eisenbahnfreunde-Sonderzüge hatten während ihrer Fahrt immer wieder Aufenthalt im interessanten, an der Trennstelle der Bahnverbindungen Hannover-Hamm/Westf. und Hannover-Bremen gelegenen Personenbahnhof der Stadt Wunstorf. So auch am 5.7.2009 der Sonderzug 'VLV-Leine-Lippe-Express' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) auf seiner Rückfahrt von Altenbeken nach Lübeck. Die damalige Diesellok 622 01 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) und d. seinerzeit noch vom VLV museal erhaltene und betriebene Doppelstockwagen DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) bildeten fahrzeugmäßig diesen Sonderzug, der auf den obigen Bildern im Bhf. Wunstorf zu sehen ist und hier auch an der zum genannten Fahrtzeitpunkt in diesem Bhf. abgestellten Diesellok 214 009 der Firma BBL Logistik GmbH (Hannover) begegnete.

Die EVB-Diesellok 622 01 wurde 1974 in der Sowjetunion für d. Deutsche Reichsbahn gebaut und von dieser als Lok 132 103 eingesetzt, ab 1992 als Lok 232 103. 1994 übernahm die DB AG diese zum Ludmilla-Typ gehörende Maschine und musterte sie noch im gleichen Jahr aus. Danach erfolgte ihr Verkauf an die Eisenbahn im russischen Kaliningrad (Königsberg), von wo sie 1999 nach Deutschland zurückkehrte und hier nun zunächst von der Bahngesellschaft Waldhof eingesetzt wurde. Hier als Lok DE 300.01. Anfang der 2000er Jahre erfolgte ihr Verkauf an die EVB, die sie in ihrer damaligen Firmen-Farbgebung als Maschine 622 01 einsetzten.. Am Beginn des Folgejahrzehnts erfolgte ihre Weiterveräußerung von d. EVB an die Erfurter Firma Raildox und von dort (nunmehr in Raildox-Farbgebung.) 2015 an die Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (LEG) in Leipzig. Dort dient die beschriebene und abgebildete Lok seither als nicht betriebsfähiger Ersatzteil-Spender für andere LEG-Lokomotiven gleichen Typs. Die BBL-Diesellok 214 009 entstand 2008 durch einen im ALS-Werk Stendal durchgeführten Umbau d. einstigen, 1963 bei Deutz gebauten DB-Diesellok 212 222

Fotos: Michael Hecht.



Den Abschluss der beschriebenen und illustrierten DGEZ-Sonderzug=fahrt am 13.4.1980 bildete dann am Abend dieses Tages die Rest-reise dieses Sonderzuges auf den Gleisen der Bahnverbindung Hannover - Wunstorf - Nienburg/Weser - Verden/Aller - Bremen von Wunstorf bis Bremen Hbf, wo ihn am Ende seiner sehr schönen und interessanten Tagesreise weiterhin DB-Diesellok 220 001 zog. Das obige Bild zeigt den o. a. Sonderzug im Verlauf der Strecke Wunstorf - Bremen im Bhf. der Reiter- und Allerstadt Verden. V-200- und 220-Maschinen waren auf dieser Strecke zum Fahrtzeitpunkt bereits nicht mehr planmäßig anzutreffen und hier sehr selten geworden. Als sie hier noch im Regelbetrieb fuhren, waren sie zwischen Hannover und Bremen auch nicht so zahlreich anzutreffen, bewegten sich hier aber doch teilweise mit sehr interessanten Zügen.

Foto: Michael Hecht.

