

NUR KURZE EPISODEN: DIE V-200-PLANEINSÄTZE AUF DER STRECKE BREMEN-HANNOVER  
\*\*\*\*\*

Der Sonderzug 'HEL-WESER-EXPRESS', der am 1. Advents-Sonntag von 2014 mit der Lübecker Museums-Diesellok V 200 007 von Lübeck nach Hameln und zurück rollte, enthielt in seiner Fahrtroute ausschl. Bahnlinien und Streckenabschnitte, in deren Vergangenheit in irgendeiner Weise und irgendwann einmal zumindest zeitweise Planbetrieb mit Bundesbahn-Dieselmotoren der Baureihe V 200 bzw. 220 stattgefunden hat. Bei der bevorstehenden Fahrt des ebenfalls von V 200 007 beförderten Sonderzuges 'HEL-KOBLENZ-EXPRESS' von der Trave an den Rhein, die Mosel und die Lahn sowie umgekehrt Mitte Juni 2015 wird das ebenso der Fall sein.

V 200 007, die im kommenden Jahr auf ihr sechzigjähriges Bestehen zurück blicken kann, kommt auch vor dem Sonderzug 'HEL-BRUVI-EXPRESS' am 30. Mai 2015 zum Einsatz. Im Gegensatz zu den o. a. beiden Sonderzügen benutzt dieser Sonderzug auf seiner Reise von Lübeck ins Hoyaer Land und zurück auch Bahnlinien und Streckenabschnitte, auf denen V-200-Einsatz nur selten, nicht planmäßig oder sogar noch nie zu registrieren war.

Zu letzterer Kategorie gehört die Bahnlinie Eystrup - Bruchhausen-Vilsen - Syke. Auf der 'Heidebahn' Buchholz-Soltau und dem sich anschließenden Streckenabschnitt der einstigen 'Amerika-Linie' Berlin-Bremen waren V-200- bzw. 220-Maschinen zu deren Plandienstzeiten nur in Sonderleistungen zu erleben, wozu Militärzüge, aber auch Sonder-Reisezüge gehörten. Letztere waren unter anderem auch solche mit V 200 007.

Wenn die am 30. Mai 2015 den 'HEL-BRUVI-EXPRESS' von der Marzipanstadt aus in die reizvolle Mittelweser-Region bringt, befährt sie mit diesem Sonderzug auch auf einem kurzen Stück die am Ostrand der genannten Region verlaufende Bahnverbindung Bremen-Hannover. Genau geschieht das im Bereich dieser Bahnverbindung auf dem 23 Kilometer langen Streckenabschnitt Langwedel - Verden/Aller - Eystrup, in dessen Verlauf der o. a. HEL-Sonderzug auch den Weser-Nebenfluss Aller überquert.

Der im Jahre 1847 durchgehend eröffnete Schienenweg von Bremen nach Hannover, der einst unter vollständiger Finanzierung des bremischen Staates errichtet wurde und insgesamt 122 Kilometer lang ist, gehörte stets zu den wichtigen Eisenbahnstrecken in Deutschland, was noch heute so ist. Er ist jetzt Bestandteil des Streckennetzes der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG) und wie auch in der Vergangenheit nehmen diesen Schienenweg seiner Bedeutung entsprechend auch nach wie vor zahlreiche Züge des Fernverkehrs in Anspruch.

Waren die V-200-Diesellokomotiven nach ihrem Bau auf den der o. a. Bahnverbindung benachbarten ... in ihrer Bedeutung vergleichbaren Strecken Osnabrück-Bremen-Hamburg und (hier vor allem) Hannover-Hamburg recht oft und zahlreich in verschiedenen Zugbeförderungen anzutreffen, so kann das für die Strecke Bremen-Hannover nicht gesagt werden. Hier waren die V-200-Planeinsätze eher nicht so zahlreich und auf wenige Zeitabschnitte beschränkt.

Eine Ausnahme bildete im Verlauf des Schienenweges von der Weser- zur Leine-Metropole der kurze, 21 km umfassende Streckenabschnitt Wunstorf-Hannover, wo dieser Schienenweg eine gemeinsame Trasse mit der Hauptbahnstrecke Hamm/Westf.-Hannover benutzt. Diese Strecke bildete von 1957 bis 1968 eines der Haupteinsatzgebiete für die seinerzeit noch neuen V-200-Maschinen der Deutschen Bundesbahn - insbesondere auch im Fern-Reisezugdienst.

Nördlich von Wunstorf suchte man auf den Gleisen der hier ab Nienburg durch die Region der Mittelweser und der Aller führenden Bahnverbindung Hannover-Bremen die Bundesbahn-'Starlokomotiven' der Baureihe V 200 dagegen lange vergebens. Diese Lokomotiven waren nördlich und westlich von Hannover vor allem den Strecken von hier nach Hamburg und Hamm/Westf. sowie der das Ruhrgebiet mit Bremen und Hamburg verbindenden 'Rollbahn' vorbehalten. Im Fern-Reisezugverkehr fuhren auf diesen Hauptbahnstrecken auch mehr Fern-Reisezüge als auf der Bahnverbindung Hannover-Bremen. Und in der Beförderung von Fern-Reisezügen, also solchen der Zuggattungen F und D lag ja die Hauptaufgabe der Lokbaureihe V 200 in ihren jungen Jahren. Zwischen Hannover und Bremen dominierten vor derartigen Zügen aber in jener Zeit die Schnellzug-Dampflokomotiven der Baur. 03.

Allerdings hatte auch die Bahnverbindung Bremen-Hannover in der Ära des beginnenden und sich danach rasch entwickelnden bundesdeutschen Wirtschaftswunders einen 'Starzug', dem man wie ähnlichen Zügen dieses Zeitabschnittes die Dampftraktion nicht zumuten wollte. Denn auch die sich in einem fast völlig zertrümmerten Deutschland in der hier sich langsam 'mausernden' Bundesrepublik bestehende Bundesbahn wollte wie so viele Teile und Bereiche dieser jungen und echten demokratischen Republik zumindest ansatzweise zeigen: 'Wir sind wieder wer.'

Dazu gehörten auch schicke neue Fernschnellzüge mit ausschl. 1. Wagenklasse. Und einer von ihnen fuhr unter dem Namen 'ROLAND' ab 1952 von Bremen über Hannover, Kassel, Frankfurt/Main und Karlsruhe nach Basel und zurück. Dieser Fernschnellzug bestand wie so viele seiner Kollegen, die sich in anderen Teilen der Bundesrepublik und ihrem Eisenbahnnetz etabliert hatten, aus Dieseltriebzügen der Baureihe VT 08, die die Bundesbahn vor allem für den F-Zugeinsatz fabrikneu beschafft hatte und die ausschl. die 1. Wagenklasse führten. 2<sup>te</sup> dieser Neubau-Dieseltriebzüge ließ die DB 1952/53 bauen. Einer von ihnen befuhr täglich als F-Zug 'ROLAND' auch die Strecke Bremen-Hannover, die dadurch über wenigstens eine ständige Leistung der Dieseltraktion im Fernzugverkehr verfügte.

Die ganz große Zeit des VT-08-Einsatzes insgesamt bei der Deutschen Bundesbahn bildeten die ausgehenden 1950er Jahre. 1958 setzte die DB planmäßig zwölf VT-08-Triebzüge ein - die meisten davon in F-Zug-Kursen. 1959 waren es sogar dreizehn. Danach ging der o. a. Einsatz dann aber kontinuierlich zurück, weil mit dem Beginn der 1960er Jahre mehrere der bis dahin mit VT 08-Triebzügen bestückten F-Zugläufe fahrzeugmäßig auf lokbespannte Zügeinheiten umgestellt wurden.

Dadurch sank der planmäßige VT-08-Bedarf 1960 auf zehn Einheiten und im Folgejahr konnte wegen der o.a. Umstellungsmaßnahmen auf eine weitere VT-08-Einheit im Planbetrieb verzichtet werden und 1962/63 waren dafür sogar nur noch jeweils vier derartige Einheiten notwendig.

Den Grund für diese Entwicklung bildete unter anderem die Tatsache, daß inzwischen genügend viel neue 26,4-m-Reisezugwagen mit bequemer 1.-Klasse-Innenausstattung und eleganter blauer Außenlackierung zur Verfügung standen (Neubauwagen der Gattung Aüm). Außerdem hatte die Elektrifizierung des bundesdeutschen Eisenbahn-Streckennetzes von den traditionsreichen Bahnverbindungen in Bayern ihre Fortsetzungen nach Baden-Württemberg, ins südliche und mittlere Hessen, ins Rheinland und Ruhrgebiet sowie an den südlichen Rand von Norddeutschland gefunden. Dadurch war es nun möglich, die F-Züge weitgehend von Elektrolokomotiven befördern zu lassen. Was für diese Zugbeförderung höhere Wirtschaftlichkeit und schnellere Fahrzeiten brachte. Der Einsatz von VT-08-Einheiten, der nun weitgehende Fahrt 'per Diesel unterm Fahrdraht' bedeutete, war dadurch sinnlos geworden und die VT 08 wurden für den Fern-Reisezugverkehr nicht mehr benötigt. 1964 war das nur noch für zwei Garnituren dieser Triebwagen-Baureihe der Fall. Schon damals hatte die DB damit begonnen, diese Dieseltriebzüge für den künftigen Einsatz im regionalen und lokalen Personenverkehr umzurüsten. Dabei wurde ein großer Teil der Innenausstattung in den bisherigen VT 08 von 1.-Kl.-Einrichtung auf 2.-Kl.-Einrichtung umgebaut. Danach kamen diese Fahrzeuge unter der neuen Baureihenbezeichnung VT 12.6 in den o. a. veränderten Aufgaben außerhalb des Fernzug- und F-Zugverkehrs zum Einsatz. Bis 1970 wurden alle VT-08-Einheiten in VT-12.6.-Garnituren umgebaut.

Die F-Zugläufe, in denen der VT-08-Einsatz durch lokbespannte Fahrzeugeinheiten abgelöst wurden, konnten sich spätestens ab Mai 1963, als die Elektrifizierung von Süden her Hannover erreichte, weitgehend bei ihrer Fahrt der Elektrotraktion bedienen. Und für die Streckenabschnitte, auf denen die F-Züge noch nicht von Elektrolokomotiven gezogen werden konnten, standen inzwischen genügend viele durch die neuen Streckenelektrifizierungen freigesetzte Diesellokomotiven zur Verfügung.

Die beschriebene Entwicklung betraf auch den Fern-Schnellzug 'ROLAND', der nach zehn Jahren VT-08-Dominanz mit Fahrplanwechsel am 26. Mai 1963 in einen lokbespannten Zug mit drei 26,4-m-Wagen der ausschl. 1. Klasse und einen Speisewagen umgewandelt wurde. Auf dem gesamten Laufweg des 'ROLAND' von Bremen bis Basel und umgekehrt waren zum Zeitpunkt seiner Umstellung von VT 08 auf einen lokbespannten Zug nur noch die Streckenabschnitte Bremen-Hannover und Eichenberg-Kassel-Giessen-Frankfurt/Main nicht elektrifiziert.

Ab 26.5.1963 wurde der nun als lokbespannter F-Zug verkehrende, aber weiterhin nur die 1. Wagenklasse führende 'ROLAND' von Bremen Hbf über Hannover Hbf und Göttingen bis Kassel Hbf von jeweils einer V-200-Diesellok des Bw Hamburg-Altona befördert. Ebenso umgekehrt von Kassel Hbf bis Bremen Hbf. In der Kopfstation Kassel Hbf wurde der südwärts weiterhin von Bremen nach Basel verkehrende 'ROLAND' jeweils ebenfalls von einer V-200-Maschine des Bw Hamburg-Altona übernommen, die ihn auf der 'Main-Weser-Bahn' von Kassel über Giessen bis Frankfurt/Main brachte. Im Hbf von Kassel würde beim 'ROLAND' also unter gleichzeitigem Fahrtrichtungswechsel von einer Altonaer V 200 auf eine andere umgespannt. Genauso geschah es beim 'ROLAND' in seinem umgekehrten Nordlauf Basel-Bremen: Eine V 200 des Bw Hamburg-Altona zog ihn von Frankfurt/M. Hbf bis Kassel Hbf, eine andere V 200 desselben Bw's von Kassel Hbf bis Bremen Hbf. Die jeweils vor dem 'ROLAND' zwischen Bremen und Kassel sowie umgekehrt fahrenden Altonaer V 200 waren dabei mit Lokführern des Bw Hannover Hbf besetzt, die Altona-V-200, die den 'ROLAND' von Kassel Hbf nach Frankfurt/M. Hbf und umgek. schleppten, wurden von Lokführern des Bw Frankfurt/M.-Griesheim gefahren.

Südlich von Frankfurt am Main wurde der 'ROLAND' in seiner lokbespannten Version nun bis/ab Basel SBB von DB-Elektrolokomotiven der Baureihe E 10 gezogen.

Die beschriebene 'ROLAND'-Bespannung vollzog sich vom 26.5.1963 bis zum 30.5.1964. Im Fahrplanjahr 1964/65 (31.5.1964-29.5.1965) ergab sich für seine Beförderungen auf der 'Main-Weser-Bahn' zwischen Kassel und Frankfurt/M. sowie umgekehrt eine wichtige Änderung, weil sich nun eine gewisse V-200-Knappheit bemerkbar machte, die zum Abzug der V 200 von der 'ROLAND'-Beförderung im genannten Streckenabschnitt führte: Hier wurde dieser 1.-Klasse-F-Zug nun jeweils von einer ölgefeuerten Schnellzug-Dämpflok der Baur. 01.10 in beiden Fahrtrichtungen befördert. Die jew. 01-10-Maschine stellte das Bw Kassel. Durch diesen Dampflokeneinsatz bildete der 'ROLAND' nun den letzten und einzigen 1.-Kl.-F-Zug mit Dampflokbeeförderung im gesamten DB-Netz.

Das blieb so bis zum 30.5.1965, als im Bw Limburg/Lahn erstmals einige V-200-Maschinen stationiert wurden. Sie waren in den Bahnbetriebswerken Villingen und Kempten entbehrlich geworden, nachdem in diesen Bahnbetriebswerken die den V 200 ähnlichen, aber stärkeren Neubau-Maschinen der Baur. V 200.1 eine Heimat fanden. Die dadurch ins hessische Limburg abgegebenen V 200.0 konnten unter anderem auch den einjährigen Dampflokeneinsatz vor dem F-Zug 'ROLAND' auf der 'Main-Weser-Bahn' beenden. Limburger V-200-Maschinen beförderten diesen Zug nun von Kassel bis Frankfurt/M. und umgekehrt.

Die Dampflok-Episode des 'ROLAND's' im genannten Streckenabschnitt blieb aber so lebendig und andauernd in Erinnerung, daß am 26. April 2015, also genau fünfzig Jahre nach den Schlußwochen damaliger 'ROLAND'-Dampflok-Beförderung auf der 'Main-Weser-Bahn' die 'ROLAND'-Fahrt von Frankfurt/M. nach Kassel und zurück nochmal wie damals wiederholt wurde. Das mit Dampflok-Bespannung und den gleichen Fahrplan- und Fahrzeiten wie im April 1965. Lokmäßig kam für dieses 'Revival' die heute sowohl museal als auch betriebsfähig erhaltene Öl-Schnellzuglok 01 1066 der Ulmer Eisenbahn-Freunde e. V. (UEF) zum Einsatz. Auch das (heute ebenfalls museale) Wagenmaterial dieser (restlos ausverkauften) 'ROLAND'-Erinnerungsfahrt entsprach weitgehend dem Ursprungs-F-Zug dieser bemerkenswerten Tour. Die Maschine 01 1066, die dafür zum Einsatz kam, war auch schon 1964 + 1965 als damals noch aktive Bundesbahn-Dampflok (die in jener Zeit beim Bw Kassel beheimatet war) an der Beförderung vom echten 'ROLAND' beteiligt.

In der damaligen Ära der Ersthälfte der 1960er Jahre sorgte der Fern-Schnellzug 'ROLAND' auf die eben beschriebene Weise für erste V-200-Planeinsätze auf der Bahnverbindung Bremen-Hannover in deren Gesamt-Streckenlänge über den kurzen Südabschnitt Wunstorf-Hannover hinaus. Außer vor dem 'ROLAND' wurden die ersten V-200-Planeinsätze auf der genannten Bahnverbindung aber noch durch andere Zugbeförderungen geprägt. V-200-Maschinen des Bw Hamburg-Altona (und nur V 200 dieses Bw's) kamen ab Mai 1963 auf der Bahnverbindung Bremen-Hannover noch vor den folgenden Zügen zum Einsatz:

D 283 (Gesamtzuglauf Basel - Bremerhaven-Lehe mit Kurswagen von Mailand, Ancona und Stuttgart - V-200-Beförderung Kassel - Bremerhaven-Lehe)

D 284 (Gesamtzuglauf Bremerhaven-Lehe - Basel mit Kurswagen nach Genua, Ancona und Stuttgart sowie Kurswagen Bremen-Berlin - V-200-Beförderung Bremen - Kassel)

D 375 (Gesamtzuglauf Frankfurt/M. - Wilhelmshaven mit Kurswagen von Basel sowie Kurswagen Berlin - Norddeich ♣ V-200-Beförderung Hannover - Wilhelmshaven)

D 386 (Gesamtzuglauf Norddeich - München, ♣ V-200-Beförderung Bremen - Hannover)

E 656 (Gesamtzuglauf Wilhelmshaven - Hannover ♣ V-200-Beförderg. wie Gesamtzuglauf)

E 686 (Gesamtzuglauf Bremerhaven-Lehe - Bremen mit Kurswagen nach Hannover und München ♣ V-200-Beförderung Bremerhaven-Lehe - Bremen).

Hinzu kam wie schon erwähnt und beschrieben der F-Zug 'ROLAND' mit V-200-Beförderung von Bremen bis Kassel und umgekehrt.

Alle eben genannten V-200-Leistungen wurden von Lokführern des Bw Hannover Hbf gefahren. Immerhin nahmen diese Leistungen (ohne 'ROLAND') in dem im Fahrplanjahr 1963/64 sowie der ersten Hälfte des Fahrplanjahres 1964/65 gültigen 18-Tage-Gesamtlaufplan für die V 200 des Bw Hamburg-Altona zwei Laufplantage ein - im einzelnen die Laufplantage 17 + 18, wobei die jeweils eingesetzte V 200 (als eine von damals 23 im Bw Hamburg-Altona beheimateten Maschinen dieser Baureihe) in ihrem pendelartigen Dienst zwischen Bremen, Hannover und Kassel am Laufplantag 17 nach Beförderung der Eilzüge 568 (Hamburg - Nordstemmen) und 580 (Celle - Frankfurt/M.) übergang, die sie von Hamburg bis Celle (E 568) und von Celle bis Kassel (E 580) beförderte. Ab Kassel gestalteten sich die Zugbeförderungen der Laufplantage 17 + 18 für die jeweilige V 200 dann folgendermaßen:

17 Ksl 283 Brhv-L 686 Bremen 386 Han

18 Han 375 Whv 565 Bremen 284 Ksl

Im Anschluß an D 284 beförderte die jew. V 200 ab Kassel die Züge E 579 (Frankfurt/M.-Celle) und E 567 (Nordstemmen - Hamburg-Altona) bis Nordstemmen (E 579) und Hamburg-Altona (E 567), womit das Einsatzgebiet, das vor allem Leistungen auf der Strecke Bremen - Hannover enthielt, wieder verlassen wurde.

Hinzu kam in diesem Einsatzgebiet die Beförderung des Fern-Schnellzuges 'ROLAND' von Bremen nach Kassel und umgekehrt, was im beschriebenen Gesamt-Laufplan Bestandteil der Laufplantage 1 + 2 war. Dabei kam eine V 200 im Laufplantag 1 mit einem Güterzug von Hamburg-Eidelstedt nach Bremen Rbf und fuhr von hier aus nach Bremen Hbf, wo diese Lok die Wagen des 'ROLAND's' übernahm, um sie nach Kassel zu bringen, von wo aus besagte Maschine vor E 575 (Trier - Westerland/Sylt) nach Hannover und von dort vor D 73 (Basel SBB - Hamburg-Altona) nach Hamburg-Altona fuhr.

Im Laufplantag 2 gelangte die an diesem Laufplantag jeweils eingesetzte V 200 mit E 576 (Westerland/Sylt - Trier) von Hannover aus nach dortiger Lokübernachtung nach Kassel, wo sie den 'ROLAND' übernahm, um ihn nach Bremen zu schleppen. Von dort aus fuhr diese Lok 'Lz' nach Kirchweyhe und von Kirchweyhe aus mit einem Güterzug (auf dem Weg über die Umgehungsstrecke Abzw. Gabelung - Sagehorn) nach Hamburg-Eidelstedt, wo sie am Laufplantag 3 wieder in den Einzugsbereich ihres Altonaer Heimat-Bw's zurück gelangte.

Die V-200-Dienste auf der Strecke Bremen-Hannover waren also gleich am Anfang und Ende Bestandteil des 18-Tage-Gesamtlaufplanes für die insges. damals dreiundzwanzig V 200 des Bw Hamburg-Altona. Immerhin waren vier versch. V 200 pro Tag auf der genannten Strecke unterwegs.

Die im Fahrplanjahr 1963/64 praktizierte Beförderung des 'ROLAND's' von Kassel nach Frankfurt/Main und umgek. durch eine Altonaer V 200 war im Laufplantag 10 enthalten. Die jew. Lok brachte den südwärts laufenden 'ROLAND' (F 44) von Kassel nach Frankfurt/Main und gleich im Anschluss seinen Gegenzug (F 43) von Frankfurt/M. nach Kassel.

Die ab Mai 1963 erstmals üblichen V-200-Dienste auf der Strecke Hannover-Bremen brachten V-200-Maschinen auch erstmals bis Wilhelmshaven (mit D 375 + E 656) und Bremerhaven (mit D 283 + E 686).

Zu den in den o. a. Diensten eingesetzten Maschinen gehörte auch V 200 007, die damals zum Lokbestand des Bw Hamburg-Altona gehörte. An V 200 waren hier seinerzeit insgesamt beheimatet: 007, 008, 012, 017, 018, 020 - 022, 024, 025, 040 - 051 + 084.

Leider dauerte der beschriebene V-200-Einsatz auf der Strecke Hannover-Bremen und deren Nordausläufern bis Wilhelmshaven und Bremerhaven nicht sehr lange. Was damit zusammenhing, daß die Streckenelektrifizierung der Deutschen Bundesbahn schnell in Richtung Norden zu den Seehäfen Bremen und Hamburg voran schritt.

Was bedeutete; daß ab 14.12.1964 auch zwischen Hannover und Bremen sowie ab 15.3.1965 zwischen Hannover und Hamburg elektrischer Zugbetrieb möglich war. Beide genannten Daten der Eröffnung des E-Betriebes nach Bremen und Hamburg lagen inmitten der Zeitspanne des Winterfahrplanes 1964/65, der vom 27.9.1964 bis zum 29.5.1965 dauerte. Dessen Fahrpläne enthielten auf den Strecken von Hannover nach Bremen und Hamburg noch sämtl. Fahrzeiten für nicht-elektrischen Zugverkehr, was bis zum 29.5.1965 auch nicht geändert wurde. Deshalb fuhren auch nicht alle Züge zwischen Hannover und Bremen sowie zwischen Hannover und Hamburg nach dem 14.12.1964 bzw. nach dem 15.3.1965 sofort mit Elektrolokomotiven, sondern wurden bis zum Fahrplanwechsel am 30.5.1965 teilweise weiterhin von Dampf- oder Diesellokomotiven gezogen. Was ebenfalls mit der Tatsache zusammenhing, daß zu den o. a. Terminen Ende 1964 bzw. Anfang 1965 zwar elektrischer Betrieb bis Bremen und Hamburg möglich war, hierfür aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht genügend viel Elektrolokomotiven zur Verfügung standen, teilweise auch noch nicht genügend viele Lokführer zur Fahrt auf derartigen Lokomotiven nördlich von Hannover ausgebildet waren.

Aus diesen Gründen fuhren die vor dem 14.12.1964 auf der Strecke Hannover-Bremen mit V-200-Diesellokomotiven beförderten Züge auch teilweise nach diesem Datum unter gleicher Lokbespannung und wurden erst zwischen dem 14.12.1964 und dem 29.5.1965 oder sogar erst am 30.5.1965 auf Ellok-Beförderung umgestellt. Ähnlich verhielt es sich auf der Strecke Hannover-Hamburg. Hier ist es nachgewiesen, daß der F-Zug 48 ('KONSUL', Hamburg-Stuttgart) noch am 10.5.1965 mit einer V 200 'unter Fahrdraht' ab Hambg. fuhr und hier an diesem Tag noch viele Züge gemischt mit Diesellokomotiven (V 200) und Elektrolokomotiven unterwegs waren. Kein Wunder; denn das Bw Hamburg-Eidelstedt erhielt erst im April und Mai 1965 fünfzehn Elektrolokomotiven der Baureihe E 10. Ähnlich verhielt es sich auf der Strecke Hannover-Bremen, wo selbst nach dem Fahrplanwechsel am 30.5.1965 noch nicht genügend viel auf den E-10-Maschinen ausgebildete Lokführer beim Bw Bremen zur Verfügung standen und das Bw Hannover bis zum 12.6.1965 entsprechende Personalhilfe leisten mußte, damit wenigstens ab 30.5.1965 alle Fern-Reisezüge zwischen der Leine und der Weser mit Elektrolokomotiven befördert werden konnten.

Die von Hannover über Bremen hinaus nach Wilhelmshaven führenden V-200-Einsätze endeten bereits im Sept. 1964 wieder. Auf der Strecke Bremen-Oldenburg/0.-Wilhelmshaven wurden sie erneut durch Dampflokotiven (Baureihen 03 und 23) ersetzt, später dann (ab 1966) zumindest vor den Schnellzügen durch fabrikneue V-160-Diesellokomotiven des Bw Oldenbg.

Auf der Strecke Bremen-Bremerhaven blieb es über den Herbst 1964 hinaus noch zunächst bei den hier schon vorher erbrachten V-200-Leistungen, die nun sogar noch in Bremerhaven bis zum Columbusbahnhof ('Bahnhof am Meer') erweitert wurden (mit D 284). Auch der Amerikanische Militär-Reisezug Berlin-Lichterfeld - Helmstedt - Bremen - Bremerhaven wurde nun von Hannover bis Bremerhaven von einer V 200 befördert (vorher eine Dampflokleistung für die Baureihe 03).

Spätestens am 30.5.1965 war es dann aber auch in Bremerhaven zunächst mit den V-200-Einsätzen vorbei. Dampftraktion kehrte nochmals kurz vor die von V-200-Maschinen nach/von Bremerhaven beförderten Züge zurück (unter anderem auch mit Dampfzügen der Baureihe 41), bis schließlich auch Bremerhaven ab 22.5.1966 von Elektrolokomotiven erreicht werden konnte.

In Wilhelmshaven blieb es (bis heute) beim Dieselbetrieb, doch kamen dorthin nochmal von 1975 bis 1983 Diesellokomotiven der inzwischen baureihenmäßig als 220 geführten Baur. V 200. Es waren nun solche des Bw Oldenburg/0. (in dem die 220-Beheimatung im Frühjahr 1975 begonnen hatte), die Wilhelmshaven mehrmals am Tag mit Zügen von/nach Bremen und Osnabrück erreichten. Ähnlich verhielt es sich mit Bremerhaven, wohin 220er-Maschinen ab 1976 zunächst von Cuxhaven, später auch zusätzlich von Stade und Bremervörde aus gelangten. Das waren sogar 220 des Bw Lübeck incl. '007', die inzwischen hier beheimatet war, nachdem die 220-Statifizierung im Bw Lübeck im Frühjahr 1972 begonnen hatte. Ab 1977 kamen ebenfalls 220 des Bw Oldenburg/0. nach Bremerhaven, womit ehem. 'V 200' nun auch wieder die Strecke Bremen-Bremerhaven benutzten. Nun aber unter Fahrdraht.

Noch einmal an das Ende des Jahres 1964 und den Beginn des Jahres 1965 sowie auf die damalige Zeit des Fern-Schnellzuges 'ROLAND' zurück blickend, muß ergänzend berichtet werden, daß dieser Zug sowohl in Süd- als auch in Nord-Fahrtrichtung ebenfalls nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Eichenberg-Kassel und Hannover-Bremen im Herbst 1964 bis zum nächsten regulären Fahrplanwechsel am 30.5.1965 noch weiterhin jeweils mit einer V-200-Maschine des Bw Hamburg-Altona von Bremen über Hannover bis Kassel und umgek. fuhr - nun 'per Diesel unterm Fahrdrabt'. Von Frankfurt nach Kassel und umgekehrt wurde der 'ROLAND' in dieser Zeit nach wie vor von einer ölgefeuerten 01.10-Dampflok gebracht !

Ab 30.5.1965 (aber nicht vorher) wurde der genannte Fern-Schnellzug in seinem Laufweg-Abschnitt Bremen-Hannover-Kassel und umgek. jeweils von einer Ellok der Baureihe E 10 befördert. Nach dem 30.5.1965 fuhr der 'ROLAND' nur noch im Bereich der 'Main-Weser-Bahn' zwischen Frankfurt/M. und Kassel sowie umgek. nicht mit Elektrolokomotiven. Dafür kamen hier aber nun (wie schon anderer Stelle beschrieben) keine Dampflokomotiven mehr zum Einsatz, sondern V-200-Maschinen, die erstmals an dieser Stelle ab Mai 1965 ihre Heimat im Bw Limburg/Lahn hatten. Der 'ROLAND' verlor also zum Fahrplanwechsel am 30.5.1965 seine V-200-Bespannung im Laufweg-Abschnitt Bremen-Kassel-Bremen, gewann sie aber im Laufweg-Abschnitt Kassel-Frankfurt/M.-Kassel zurück.

Zwar war hier ab 14.5.1965 der südl. Abschnitt der 'Main-Weser-Bahn' zwischen Frankfurt/M. und Giessen auch elektrisch befahrbar, was aber für den Fern-Schnellzug 'ROLAND' nicht genutzt wurde. Um die Zeit des Lokwechsels bei diesem mit knappen Fahrzeiten versehenen Zug einzusparen, fuhr er weiterhin von Kassel bis Frankfurt/M. und umgekehrt durchgehend mit einer V-200-Diesellok (nun wie gesagt einer solchen des Bw Limburg/Lahn). Auch d. fuhr von Giessen bis Frankfurt/M. und umgekehrt 'per Diesel unterm Fahrdrabt'.

Bei den Zügen D-Zügen der 'Main-Weser-Bahn' wurde dagegen ab 14. Mai 1965 (spätestens ab 30. Mai 1965) von Ellok auf Dampflok und umgek. gewechselt. Eine Ausnahme bildete hier nur neben dem 'ROLAND' das Zugpaar D 41/42 ('SENATOR'), das wie der 'ROLAND' von Kassel bis Frankfurt/M. und umgekehrt im V-200-Durchlauf (ebenfalls mit Limburger Maschinen) befördert wurde. Das Bw Limburg/Lahn beheimatete in jener Zeit die folgenden V-200-Lokomotiven: 014, 016, 023, 026-028, 030 + 031 (gingen im Mai 1967 alle n. Kaiserslautern u. von dort 1973 n. Libeck-Hannover)

Ab März 1967 war dann auch der Nordbereich der 'Main-Weser-Bahn' elektrifiziert, was bedeutete, daß spätestens ab dem Fahrplanwechsel zum Sommerfahrplan 1967 der 'ROLAND' auf seinem gesamten Laufweg von Bremen bis Basel von Elektrolokomotiven befördert wurde. Die Zeit der Dieseltraktion war für diesen F-Zug endgültig vorbei ! 1969 wurde er in einen TEE-Zug umgewandelt und fuhr anschließend zeitweilig von Bremen bis Mailand und zurück, bis er sich schließlich 1981 in einen IC-Zug mit altem Laufweg Bremen-Basel-Bremen verwandelte. Zehn Jahre später fuhr der 'ROLAND' dann neu von Bremen nach Berlin und zurück, bis er schließlich am Ende der 1990er Jahre durch das neue ICE-System und die neue ICE-Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin nach fast 50 Jahren völlig eingestellt wurde.

Aus der Frühzeit des 'ROLAND' ist sein kurzer, aber spektakulärer Dampflokeneinsatz auf der 'Main-Weser-Bahn' genauso fest in Erinnerung geblieben wie der immerhin zehnjährige VT-08-Einsatz im Gesamt-Laufweg dieses legendären Fern-Reisezuges. Die VT 08 wurden deswegen auch gerne allgemein als 'Typ Roland' oder 'Roland-Triebwagen' bezeichnet. Weit weniger und weitgehend vergessen ist aber die Tatsache, daß der 'ROLAND' zeitweise auch von V-200-Maschinen gezogen wurde und das immerhin auf zwei versch. Teilstrecken seines Gesamt-Laufweges: Kassel-Frankfurt/M. und Kassel-Bremen.

Zwischen Hannover und Bremen beendete der 'ROLAND' Ende Mai 1965 den (wenn auch nur zwei Jahre dauernden) V-200-Einsatz auf der Gesamtstrecke dieser Bahnverbindung. Auch die anderen V-200-Bespannungen endeten auf der Gesamtstrecke Hannover-Bremen (soweit sie nicht schon anders als beim 'ROLAND' in der Zeit nach dem 14.12.1964 auf Elektrolokomotiven übergegangen waren) mit Ablauf des 29.5.1965, zumal ab dem Folgetag nun auf der o. a. Gesamtstrecke endgültig die schnelleren Ellok-Fahrzeiten galten.

Für die Altonaer V 200, die ja auch die Leistungen für die Diesellok-Baureihe auf der Gesamtstrecke Hannover-Bremen erbrachten, ergaben sich mit Beginn des Sommerfahrplanes 1965 ohnehin größere Veränderungen. Da sie auf den Strecken Hannover-Bremen und Hannover-Hamburg nicht mehr benötigt wurden, verlagerte man den Einsatz der o. a. V 200 nun verstärkt nach Schleswig-Holstein, wo sie unter anderem auf der Strecke

Hamburg-Westerland/Sylt die Beförderung der meisten schnellfahrenden Reisezüge und aller Autozüge auf dem Hindenburgdamm übernahmen. Aber auf dem Weg über die 'Rollbahn' Hamburg-Bremen-Osnabrück kamen Altonaer V 200 immerhin noch bis nach Essen im Ruhrgebiet sowie nun auch erstmals ins niederländische Oldenzaal (mit D 195). Im Norden war jetzt sogar der dänische Grenzbahnhof Padborg Anlauf- und Wendepunkt für diese DB-Dieselmotoren (mit D 149/150).

Trotz dieser weitgehend veränderten Aufgaben wurde der Altonaer V-200-Bestand schon ab dem Frühjahr 1965 (also der Zeit der allmählichen und schrittweisen Umstellung der V-200-Leistungen auf den Strecken Hannover-Bremen und Hannover-Hamburg auf Elektrolokomotiven) reduziert, weil mehrere V 200 in jener Zeit vom Bw Hamburg-Altona ins Bw Hamm/Westf. umstationiert wurden, um den dortigen V-200-Bestand für neue Leistungen dieser Lokbaureihe auf der Bahnverbindung Löhne-Osnabrück-Rheine-Bentheim-Oldenzaal-Hengelo (Niederlande) aufzustocken. Das wurde notwendig, weil in den niederländischen Bahnhöfen Oldenzaal und Hengelo (die planmäßig von DB-Lokomotiven erreicht wurden) die Dampflokeinrichtungen endgültig aufgegeben wurden und der Einsatz von Bundesbahn-Dampflokomotiven hier nur noch in Ausnahme- und Sonderfällen möglich war.

Zu den V-200-Maschinen, die 1965 vom Bw Hamburg-Altona ins Bw Hamm/Westf. wechselten, gehörte auch die Maschine V 200 007, die seit ihrer Altonaer Stationierung nach fabrikanneuer Auslieferung an die DB im Spätherbst 1956 erstmals das Bw wechselte. In ihrer neuen westfälischen Heimat Hamm erhielt V 200 007 von den Lokführern und dem Bw-Personal dem damaligen Zeitgeist und seinerzeitiger Kinowelt folgend den Beinamen 'JAMES BOND'.

In Bremen war diese Lok nun nicht mehr zu sehen. Die V-200-Zeit war hier aber auch nach völligem elektrischen Betrieb auf der Strecke Hannover-Bremen nach dem 30.5.1965 noch nicht vorbei. Weiterhin konnte man hier noch V-200-Betrieb erleben. Dieses durch anhaltende V-200-Leistungen auf der Bahnverbindung Osnabrück-Bremen-Hamburg, auf der der elektrische Betrieb im Sept. 1968 eröffnet wurde. Das bedeutete erstmalig ein Ende des V-200- bzw. nun 220-Betriebes in Bremen. Als ab dem Frühjahr 1975 aber 220-Maschinen im Bw Oldenburg/O. beheimatet wurden, kamen diese mit allerlei Zügen u. planmäßig über die Strecke Oldenburg/O.-Bremen erneut in die Weser-Metropole, später auch von Süden her über Bünde und Bassum. Erst Ende Mai 1983 endete der 220- bzw. V-200-Planeinsatz auf bremischen Gleisen endgültig.

Von diesen Gleisen aus nach Hannover, wo man V 200 ohnehin vorher erst ab Mai 1963 erleben konnte, war dieses schon ab 30.5.1965 der Fall. Lediglich auf dem kurzen Südenende der Bahnverbindung Bremen-Hannover, zwischen Wunstorf und Hannover, sah man V 200, die ab dem 1.1.1968 als 220 bezeichnet wurden, noch fleißig und oft; denn hier fuhren auch die Züge der Strecke Hamm-Hannover, von denen nicht wenige von V 200 bzw. 220 gezogen wurden. Das waren aber sämtl. Maschinen des Bw Hamm/Westf., zu denen aber (wie schon erwähnt) ab März 1965 auch V 200 007 gehörte !

Und auch im Mittelbereich der Bahnverbindung Bremen-Hannover, genau auf deren 31 km langem Streckenabschnitt Verden/Aller - Nienburg/Weser gab es dann ab dem Herbst 1966 wieder eine V-200- bzw. 220-Planleistung. Von diesem Zeitpunkt an beförderte die seinerzeit mit Automatischer Kupplung (AK) ausgerüstete Maschine V 200 038 (ab 1.1.1968 = 220 038) das Zugpaar E 740/739 (Hamburg-Paderborn u. umgek.) auf seinem Gesamtlaufweg. Die genannte Maschine war seit dem Herbst 1966 zunächst beim Bw Hamm/Westf. stationiert, ab Herbst 1968 dann im Bw Hamburg-Altona. Sie gehörte zu den damaligen Bundesbahn-Triebfahrzeugen, die über versuchsweise AK-Ausrüstung verfügten, was auch für die Wagen des Zugpaares E 740/739 galt. Dieses Zugpaar wurde deshalb ausschließl. von V 200 038 bzw. 220 038 befördert, wobei für die durchgehende Lokpersonal-Besetzung dieser Lok zur Beförderung des genannten Zugpaares das Bw Bielefeld sorgte ! Die Züge E 740 + E 739 benutzten zwischen Verden/Aller und Nienburg/Weser auch die Strecke Bremen-Hannover, so daß es hier nun wieder einen zumindest teilweisen V-200- bzw. 220-Einsatz gab. Der endete aber im Frühjahr 1969, weil das Eilzugpaar Hamburg-Paderborn und zur. nun nach Elektrifizierung der Strecke Nienburg-Minden zwischen Hamburg und Ost-Westfalen durchgehend elektrisch gefahren werden konnte. Es verlor damit seine AK-Fahrzeuge - incl. 220 038, die wieder eine Regel-Kupplung erhielt und erneut nach Süddeutschland kam, wo sie bis zum Herbst 1966 schon einmal beheimatet war. Und auf der Bahnverbindung Bremen-Hannover beschränkte sich der 220-Einsatz erneut auf den kurzen Streckenabschnitt Wunstorf-Hannover.

Aber auch hier waren die V 200 bzw. 220 nicht mehr so häufig zu registrieren; denn seit dem Sept. 1968 war auch der Fahrdräht von Hamm/Westf. bis Wunstorf betriebsbereit, so daß nun auch von Hamm/Westf. bis Hannover und umgek. durchgehend elektr. Zugbetrieb möglich war. Dadurch gab es ebenfalls im Streckenabschnitt Hannover-Wunstorf nur noch V-200- bzw. 220-Fahrten vor Zügen, die die Bahnverbindung Hannover - Hamm zwischen Hannover und Löhne benutzten und dort auf die noch nicht elektrifizierte Strecke nach Osnabrück, Rheine und Holland wechselten. Entsprechend auch umgekehrt.

Einige dieser Züge fuhren durchgehend von Hannover bis Osnabrück oder Hengelo (Niederlande) und umgekehrt mit 220-Maschinen, so daß es auch nach dem Herbst 1968 noch V-200-Einsatz auf dem Streckenabschnitt Hannover-Wunstorf gab. Das aber nun mit 220-Maschinen des Bw Hannover, wohin ebenfalls 220 007 vom Bw Hamm/W. aus gekommen war.

Nachdem ebenfalls die Strecke von Löhne über Osnabrück und Rheine in die Niederlande elektrifiziert war, konnten hier auch die 220-Einsätze beendet werden und gleichzeitig damit im Streckenabschnitt Hannover-Wunstorf, womit die Bahnverbindung Bremen-Hannover endgültig frei von 220-Planeinsätzen war. Das war am 30.5.1976. Die Lok 220 007 gehörte zu diesem Zeitpunkt allerdings schon zum Bw Lübeck, wo sie 1984 (nach dem Ende des 220-Planeinsatzes bei der Deutschen Bundesbahn überhaupt) zur betriebsfähigen Museumslok wurde, was sie heute hier ja noch immer ist.

Nach dem Ende vom Mai 1976 beschränkten sich 220-Fahrten auf der Bahnverbindung Bremen-Hannover in allen ihren Streckenteilen nur noch auf Sonderleistungen und Sondereinsätze, die hier aber eher selten waren. Zum Beispiel, wenn 220 des Bw Oldenburg/0. zu Reparaturen oder Revisionen von ihrem Heimat-Bw aus ins hierfür zuständige Aw Nürnberg fuhren oder von dort zurück kamen. Oder wenn Militärzüge auf die in Langwedel bei Verden von der o. a. Bahnverbindung abzweigende und in die Lüneburger Heide nach Soltau und Uelzen führende Strecke zu bringen waren.

Auch Sonder-Reisezüge befuhren immer mal wieder die Bahnverbindung Bremen-Hannover oder zumindest Teilabschnitte von ihr im Schlepp von 220-Maschinen. Viele von ihnen waren auch derartige Züge von Lübeck, die dann in den meisten Fällen von der inzwischen in eine Museums-Maschine verwandelten Lok V 200 007 befördert wurden, die auch in den Zeiten ihres Planeinsatzes auf der genannten Bahnverbindung zu finden war.

Hier eine Übersicht der bisherigen Sonderzüge von/nach Lübeck mit V-200-Bespannung auf der Bahnverbindung Bremen-Hannover oder Teilbereichen dieser Strecke:

31.12.1982 / 01.01.1983

VLV-Silvester-Sonderzug mit 220 071

(Gesamtstrecke Bremen-Hannover mit Jahreswechsel-Halt im Bhf. Wunstorf)

Wg.: VLV-DD

26.05.1984

VLV-Sonderzug Lübeck - Hamm/Westf. und zurück für die V-200-/220-Plandienst-Verabschiedung mit 220 007 + 220 075 (Teilstrecke Hannover-Wunstorf)

Wg.: 3 Bm, 1 WG d. DB, 1 WR d. EK

Alle weiteren aufgeführten Sonderzüge mit V 200 007 (ex 220 007):

30.06.1984

VLV-Sonderzug Lübeck - Bremen und zurück (Teilstrecke Langwedel - Bremen-Sebaldsbrück Werkbf.) Wg.: VLV-DD

14.03.1987

VLV-Sonderzug 'Altmark-Weser-Express' (Teilstrecke Langwedel - Bremen)

Wg.: VLV-DD + Steuerwg. 11 005

11.07.1987

VLV-Sonderzug 'VLV-Extertal-Express' (Teilstrecke Verden - Nienburg)

Wg.: VLV-DD + Steuerwg. 11 005



12.03.1988  
 VLV-Sonderzug 'Heide-Weser-Express II'  
 (Teilstrecke Verden-Nienburg)  
 Wg.: VLV-DD + Steuerwg. 11 005

21.04. + 24.04.1988  
 VLV-Sonderzüge Lübeck-Hamm/Westf. u. Harle-Lübeck  
 (Teilstrecken Verden-Nienburg und Bremen-Langwedel)  
 Wg.: VLV-DD + Steuerwg. 11 005

02.09. + 05.09.1988  
 Überführungs-Leerzüge Lübeck - Wanne-Eickel und zur.  
 (Teilstrecken Verden-Nienburg und umgek.)  
 Wg.: VLV-DD, BBylb 11 224 + Steuerwg. 11 005

02.10.1988  
 DB-Sonderzug Neuenmarkt-Wirsberg - Lübeck  
 (Teilstrecke Hannover-Verden)  
 Wg.: VLV-DD

08.04.1989  
 VLV-Sonderzug 'Bremen-Kleinenbremen-Express'  
 (Teilstrecke Wunstorf-Bremen)  
 Wg.: Museums-Wendezug Lübeck

10.06.1989  
 VLV-Sonderzug Lübeck-- Bad Bentheim  
 (Teilstrecke Verden-Nienburg)  
 Wg.: Nur Steuerwg. 11 005

07.08.1989  
 VLV-Sonderzug Essen-Lübeck  
 (Teilstrecke Bremen-Langwedel)  
 Wg.: VLV-DD, ABylb, Steuerwg. 11 005

30.12.1989 / 01.01.1990  
 VLV-Sonderzug Lübeck-Essen und zur.  
 (Teilstrecken Verden-Nienburg und umgek.)  
 Wg.: VLV-DD + Steuerwg. 11 005

01.05.1990  
 DB-Sonderzug Lübeck - Bruchhausen-Vilsen und zurück  
 (Teilstrecken Verden - Eystrup und umgek.)  
 Wg.: Museums-Wendezug Lübeck

09./10.07.1993  
 Überführungs-Leerzug Lübeck - Münster/Westf. und zur.  
 (Teilstrecken Verden-Nienburg und umgek.)  
 Wg.: VLV-DD

04.09. + 12.09.1993  
 Überführungs-Leerzüge Lübeck - Wanne-Eickel und Bochum-- Lübeck  
 (Teilstrecken Verden-Nienburg und umgek.)  
 Wg.: VLV-DD

05.11.1994  
 VLV-Sonderzug 'VLV-Colonia-Express'  
 (Teilstrecke Verden-Nienburg)  
 Wg.: Museums-Wendezug Lübeck

29.11.2014  
 HEL-Sonderzug 'HEL-Weser-Express'  
 (Teilstrecke Verden-Nienburg)  
 Wg.: Hanse-Museumszug

30.05.2015  
 HEL-Sonderzug 'HEL-BruVi-Express'  
 (Teilstrecken Langwedel-Eystrup und Eystrup-Verden)  
 Wg.: Hanse-Museumszug

Im Frühjahr 2009 fuhr außerdem die in Hamm/Westf. bei den Hammer Eisenbahn-Freunden e.V. (HEF) ebenfalls sowohl museal als auch betriebsfähig erhaltene Diesellok V 200 033 einen Sondernzug der Eisenbahnfreunde Vienenburg mit deren historischen Wagen (ehem. Bundesbahn Reisezugwagen) vom Vienenburg nach Wilhelmshaven und zurück und benutzte dabei auf Hin- und Rücktour auch die Bahnverbindung Hannover-Bremen in Gesamt-Streckenlänge.

Abkürzungen + Ergänzungen für die Aufstellung auf den Vorseiten:

VLV = Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (2012 aufgelöst)

VLV-DD = VLV-Doppeldecker (Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn/LBE)

Museums-Wendezug Lübeck = ABy1b 11 620, By1b 11 224 + Steuerwg. 11 005; diesen Zug gibt es als zusammenhängende Wagen- und Wendezugeneinheit leider nicht mehr

Hanse-Museumszug = ABm 40 130, WG 40 110, ABy1b 30 225

Diese Aufstellung zeigt, daß nach dem Ende des zeitlich nur relativ kurzen Einsatzes der Lokbaureihe V 200 auf der Bahnverbindung Bremen-Hannover vor allem durch Sondernzüge von/nach Lübeck immer mal wieder Maschinen dieser Lokbaureihe (und hier vor allem V 200 007) diese Bahnverbindung oder zumindest Teilbereiche von ihr befuhren. Mögen Sonderzüge hier auch künftig weiterhin für gelegentliche V-200-Einsätze sorgen. Evtl. wird es nach dem erfolgreichen und an anderer Stelle dieser Publikation erwähnten 'Dampf-Roland-Revivals' vielleicht sogar einmal gelingen, den 'ROLAND' nochmal im Stil seiner Einsatzzeit des Jahres 1964 und ersten Halbjahres 1965 rollen zu lassen: Mit V 200 von Bremen bis Kassel, mit 01.10 von Kassel bis Frankfurt/M. und mit E 10 von Frankfurt/M. bis Basel und entsprechend zurück. Lokomotiven der damaligen ROLAND-Bespannung sind sämtlich noch als jeweils betriebsfähige Maschinen vorhanden ! Und im Dieselteil dieser Erinnerungs-Reise würde(n) d. eingesetzten V 200 (007 und/oder 033) ein weiteres Mal erneut die Zeit wach rufen, als V 200 auch noch planmäßig zwischen Bremen und Hannover unterwegs waren.

Zeitlich zwar nur kurz; aber in höchst interessanter Weise.

**Michael Hecht**

Nach dem Frühjahr 1969 gelangten DB-Diesellokomotiven der Baureihe 220 nur noch durch d. Beförderg. v. Sonderzügen auf die Bahnverbindung Hannover-Wunstorf-Bremen oder auf Teilstrecken dieser Verbindung. Und das auch nur noch relativ selten. An den nur noch wenigen V-200-Besuchen im Verlauf der o. a. Verbindung in jener Zeit war zu einem großen Teil die damals im Bw Lübeck beheimatete DB-Museums-Diesellok V 200 007 beteiligt, d. auf dem oberen der nebenstehenden Bilder am 21.4.1988 im Verlauf einer Sonderzugfahrt d. Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) im zu dieser Verbindung gehörenden Bhf. von Nienburg/Weser



zu sehen ist und auf dem Bild darunter am 5.9.1988 im Nachbar-Bhf. Eystrup mit dem VLV-Doppeldecker und dem histor. DB-Steuerwg. 11 005 auf der Rückfahrt von einer Fahrzeugschau in Wanne-Eickel. Im Bhf. Eystrup wurde dieser Überföhrg.-Zug vom hist. DB-Aussichts-Triebwg. 491 001 während einer von seinen zahlreichen Sonderzugfahrten überholt. Heute ist dieser Elektro-Triebwg. nicht mehr betriebsfähig, was auch für alle Fahrzeuge des o.a. Überföhrungszuges Wanne-Eickel - Lübeck gilt.

Fotos:  
Michael Hecht.