

Und noch ein VLV-Sonderzug auf den Spuren vom DEV-Kittel-Zug - diesmal fast genau 40 Jahre später

Der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) schickte dann noch einen weiteren Sonderzug auf eine Tagesreise, deren Route einige Streckenteile und Strecken enthielt, auf denen auch einst der legendäre Sonderzug rollte, mit dem der Deutsche Eisenbahn Verein e. V. (DEV) die 1970 von ihm erworbene letzte Dampflok der Bauart Kittel von Bohmte bei Osnabrück zum DEV-Vereinszentrum in Bruchhausen-Vilsen bei Bremen überführte. Wobei der genannte VLV-Sonderzug knapp genau 40 Jahre nach dem DEV-Kittel-Überführungszug verkehrte, letzterer fuhr am 17.6.1971, der o.a. VLV-Sonderzug am 19.2.2011 Liebenau bei Nienburg an der Weser und an der ehem. Durchgangs-Bahnlinie Rahden – Nienburg war das generelle Ziel des beschriebenen VLV-Sonderzuges, dessen Fahrt am Samstag, d. 19. Febr. 2011 stattfand und der getreu seinem Hauptziel den Namen „VLV-Liebenau-Express“ trug. Fahrzeugmäßig bestand er aus einem Dieseltriebzug der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB), wobei es sich um einen zweiteiligen Triebzug des 628/928-Typs handelte.

Der o.a. VLV-Sonderzug begann seine Fahrt in Lübeck Hbf, wo er am 19.2.2011 um 6.25 Uhr startete und von hier zunächst mit versch. Einstieghalten über Hamburg Hbf, Buchholz/Nordheide, Tostedt, Rotenburg/Wümme und Verden/Aller zunächst bis Nienburg an der Weser fuhr. Dabei berührte er im Verlauf der Bahnverbindung Bremen – Hannover zwischen Verden und Nienburg, genau ab Eystrup erstmals die Fahrtroute vom DEV-Kittel-Sonderzug, der in umgekehrter Tour am 17.6.1971 auf besagter Bahnverbindung von Nienburg nach Eystrup gelangt war.

Wie knapp vierzig Jahre zuvor der DEV-Kittel-Zug, so wechselte auch der Sonderzug „VLV-Liebenau-Express“ am 19.2.2011 im Pbf der Mittelweser-Stadt Nienburg seine Fahrtrichtung und setzte danach seine Reise auf der Bahnlinie Nienburg – Rahden fort, auf der der Kittel-Zug am 17.6.1971 nach Nienburg gelangt war. Anders als damals war diese Bahnlinie 2011 zu Zeiten der Fahrt des „VLV-Liebenau-Express“ nicht mehr durchgehend benutzbar. Es fehlte jetzt längst ihr Mittelstück zwischen Liebenau und Uchte. Der Ostteil der o.a. ex-Durchgangsstrecke war aber von Nienburg/Weser bis Liebenau noch für den Güterzugverkehr in Betrieb, was noch heute so ist. Diesen Streckenteil benutzte der o.a. VLV-Sonderzug bis Liebenau und rollte dabei auf dem Gleis, auf dem auch vierzig Jahre vorher in umgekehrter Richtung der DEV-Sonderzug Bohmte – Bruchhausen/Vilsen mit seinem einzigartigen Kittel-Dampfross unterwegs war. Wie er benutzte auch der „VLV-Liebenau-Express“ die Eisenbahnbrücke, die in Nienburg die Weser überquert. Gleich danach fuhr dieser VLV-Sonderzug an der ehem. Abzweigstelle Lohe bzw. deren Resten vorbei, an der einst die Bahnlinie nach Sulingen abzweigte. Auf der war 23 Jahre zuvor, genau am 21.4.1988 der an anderer Stelle bereits beschriebene VLV-Sonderzug Lübeck – Hamm/Westf. weiter nach Westen gerollt.

Der Sonderzug „VLV-Liebenau-Express“ blieb dagegen am 19.2.2011 im Bereich des linken Weser-Ufers westl. von Nienburg auf dem hier noch vorhandenen Streckenrest der früheren Durchgangs-Bahnlinie Nienburg – Rahden. Die Abzweigstrecke nach Sulingen war, zum o.a. Zeitpunkt ohnehin längst nicht mehr benutzbar. Letzter Zugverkehr (zuletzt nur noch Güterzüge) endete hier 1993, danach erfolgte die Stilllegung. In einigen Bereichen zwischen der früheren Abzweigstelle Lohe und Sulingen ist aber noch das Gleis vorhanden, zumal diese Bahnverbindung zwar stillgelegt; aber als Eisenbahn Verkehrsweg noch nicht entwidmet ist. Inzwischen gibt es sogar Verlautbarungen über eine durchgehende Wiederherstellung des Gleises und eine Reaktivierung von Güterzugverkehr an dieser Stelle.

Übriggeblieben ist aktuell befahrbar und betriebsfähig im linken Uferbereich der Mittel-Weser noch das Gütergleis bis Liebenau als östlicher Teil einstigen Durchgangs-Schienenweges von Nienburg bis ins nord-westfälische Rahden. Auf dem o.a. Gleis bewegte sich am 19.2.2011 auch der beschriebene VLV-Sonderzug und damit ebenfalls auf dem Weg, auf dem umgekehrt am 17.6.1971 der Kittel-Sonderzug des DEV's nach Nienburg gelangte. Damals war eine durchgehende Fahrt auf der Verbindung Rahden – Nienburg noch möglich. Das aber auch nicht mehr lange. Im Herbst von 1971 endete die durchgehende Befahrbarkeit der o.a. Verbindung.

Deshalb konnte der Sonderzug „VLV-Liebenau-Express“ am 19.2.2011 auch nur noch ihren östl. Rest bis zum Ort seiner Namensgebung benutzen. Hier in Liebenau erwartete seine Passagiere im Restaurant „Schweizerlust“ ebenfalls ein sehr schmackhaftes und reichhaltiges Grünkohlessen. Danach ging es mit zwei Sonderbussen des Busunternehmens Emme (Leese – Stolzenau) weiter entlang der früheren Eisenbahntrasse, die hier einst die Gleisfortsetzung westl. von Liebenau trug und nun größtenteils einen Radweg bildete (und heute noch bildet).

Der beschriebene „Schienenersatzverkehr“ mit Sonderbussen endete für die Fahrgäste des „VLV-Liebenau-Express“ am 19.2.2011 in Uchte, wo schon gewissermaßen die zweite Fahrzeugeinheit dieses VLV-Sonderzuges auf sie wartete. Dabei handelte es sich um die aus den Fahrzeugen 798 823 (Triebwagen), 998 874 und 998 864 (jew. Steuerwagen) bestehende histor. Schienenbuseinheit des Vereins „Museums-Eisenbahn Rahden-Uchte e. V.“ (MRU), mit der seit 1991 fahrplanmäßige Museumsbahn-Fahrten von Rahden nach Uchte und umgekehrt durchgeführt werden. Dieses auf dem westlichen Überbleibsel alter Durchgangs-Bahnlinie von Rahden nach Nienburg. Am Nachmittag vom 19.2.2011 fungierte die o.a. Schienenbuseinheit als zweite Eisenbahn-Fahrzeugeinheit des Sonderzuges „VLV-Liebenau-Express“, die seine Passagiere nun wieder auf Schienen von Uchte nach Rahden brachte, wo 2011 nur noch Museumsbahn-Züge rollten, wie es heute auch noch der Fall ist.

Vom einstigen Weg des DEV-Kittel-Zuges wurde allerdings bei der VLV-Sonderzugfahrt am 19.2.2011 ab Uchte abgewichen; denn der kam 1971 hierher auf der Strecke der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) von Minden/Westf. her. Die war 2011 bereits längst Geschichte in Uchte, die MKB verabschiedete ihren

Eisenbahnbetrieb hier bereits im Dez. 1977. Danach blieb in Uchte nur die Bahnlinie nach Rahden übrig- seit 1996 eine ausschl. Museumsbahn.

Auf deren Gleis erreichten auch die Teilnehmer der o.a. VLV-Sonderzugfahrt am 19.2.2011 die nord-westfälische Stadt Rahden. Hier wartete bereits der EVB-Dieseltriebzug 151, mit dem der erste Teil dieser Fahrt von Lübeck bis Liebenau durchgeführt worden war. Als Leerzug war dieser EVB-Dieseltriebzug anschl. auf DB-Gleisen von Liebenau über Nienburg/Weser, Leese-Stolzenau, Minden/Westf., Löhne/Westf., Bünde/Westf. und Lübbecke/Westf. nach Rahden gefahren, um ab hier wieder die Fahrzeugeinheit für die Rücktour des Sonderzuges „VLV-Liebenau-Express“ von Rahden/Westf. nach Lübeck zu bilden.

Diese Rücktour führte zunächst von Rahden aus bis Bünde/Westf., wo sich der Sonderzug „VLV-Liebenau-Express“ von Lübbecke/Westf. bis Holzhausen-Heddinghausen am 19.2.2011 nochmal auf den Spuren des DEV-Kittel-Zuges bewegte, der hier am 17.6.1971 in umgekehrter Richtung rollte. Außerdem rollten im o.a. Streckenabschnitt auch die bereits beschriebenen Sonderzüge der EFH und vom VLV am 14.6.1969 und am 21.4.1988. Außerdem auch der ebenfalls mehrfach erwähnte DB-Fern-Eilzug Bremen – Frankfurt/M. Die VLV-Sonderzugfahrt am 19.2.2011 brachte einen Dieseltriebzug der EVB auf die Strecke Rahden - Bünde, die einst ein Teil der nicht mehr durchgehend bestehenden Bahnverbindung Bassum - Sulingen - Bünde war.

Der Sonderzug "VLV-Liebenau-Express" fuhr ab Bünde weiter auf DB-Strecken über Osnabrück, Diepholz, Bassum, Dreye, Sagehorn, Rotenburg/Wümme, Tostedt, Buchholz/Nordheide und Hamburg nach Lübeck zurück.

In Bohmte kam der o.a. VLV-Sonderzug dabei auch durch den Ort, der am 17.6.1971 den Ausgangspunkt der Sonderzugfahrt bildete, mit der damals Deutschlands letzte Kittel-Lok von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen überführt wurde.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln in dieser Ausgabe vom LBE-Express beschrieben, folgten Sonderzüge anderer Veranstalter von Eisenbahnfreunde-Fahrten außerhalb des legendären, noch heute insbesondere auf seiner Museumsbahn in "BruVi" tätigen DEV's zumindest teilweise den Spuren des legendären DEV-Kittel-Zuges, der vor 50 Jahren durch niedersächsische und westfälische und hier durch reizvolle, aber eher unbekannte Landstriche rollte. Der Sonderzug "VLV-Liebenau-Express" gehörte zu diesen Sonderzügen.

Was bei seiner Fahrt noch niemand ahnte, war die Tatsache, daß es sich um den letzten Sonderzug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) handelte. Dieser Verein begann die lange Reihe seiner Sonderzüge am 10.9.1977 mit dem Sonderzug "Trave-Ems-Express" von Lübeck nach Rheine zum Besuch des dortigen DB-Dampfloks-Abschiedsfestes. 212 ähnliche VLV-Züge folgten danach. Der letzte und 213. war der "VLV-Liebenau-Express". Als dieser Zug fuhr und sich in weiten Teilen auf der Fahrtroute vom einstigen DEV-Kittel-Zug 40 Jahre zuvor bewegte, waren bereits weitreichende Planungen für weitere VLV-

Sonderzugfahrten im Jahr 2011 voran geschritten. Zu denen kam es aber durch sehr unglückliche Umstände nicht mehr.

Es kam nicht nur zum Ende der VLV-Sonderzugfahrten, sondern sogar zum Ende vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. selbst. 2012 wurde er aufgelöst. Der von ihm bis 2011 noch sowohl museal als auch betriebsfähig erhaltene histor. Doppelstockwagen Nr. 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), der wegen unglücklichen Fahrwerk-Schadens 2010 abgestellt werden mußte, ging zwangsläufig in den Verkauf und wurde vom DB Museum in Nürnberg erworben, in dessen Außengelände er als nicht betriebsfähiges Exponat noch heute seinen Platz hat. Leider weit weg von seiner ehemaligen Lübecker Heimat, in der er fast 75 Jahre lang zu Hause war.

Zu den VLV-Sonderzügen, die zumindest auf Teilen der Fahrtroute rollten, auf der sich der DEV-Kittel-Überführungszug am 17.6.1971 von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen begab, gehört ganz streng genommen sogar noch ein vierter, der sogar den Reigen dieser Spezies von VLV-Zügen eröffnete; aber nur zwei sehr kurze Streckenabschnitte benutzte, in deren Bereich das "Kittel-Dampfross" im Juni 1971 den o.a. Überführungszug schleppte. Gemeint ist mit dem genannten VLV-Zug der Sonderzug "VLV-Ruhr-Express", der am 10.9.1987 von Essen nach Lübeck verkehrte und der zu den Sonderzügen einer damaligen VLV-Mehrtagesreise nach Luxemburg gehörte. Deren letzter Sonderzug bewegte sich, wie schon erwähnt, am 10.9.1987 von der Ruhr an die Trave und bestand fahrzeugmässig aus der damals noch in Lübeck beheimateten DB-Museums-Diesellok V 200 007 und dem seinerzeit noch zum VLV gehörenden und von ihm betriebenen histor. Doppelstockwagen DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Auf ihrer Fahrt von Essen nach Lübeck bewegten sich beide Fahrzeuge auch über die damals noch durchgehende DB-Bahnlinie Bünde - Bassum, die der "VLV-Ruhr-Express" bis Sulingen benutzte, um von hier nach Nienburg/Weser und von dort weiter nach Hamburg und Lübeck zu fahren. Auf dem Weg vom DEV-Kittel-Zug fuhr der genannte VLV-Sonderzug 16 Jahre später nur auf den kurzen Teilstücken Holzhausen-Heddinghausen - Lübbecke/Westf. und Abzweigstelle Lohe - Nienburg - Eystrup, so daß er im o.a. Reigen spezieller VLV-Sonderzüge auf "Kittel"-Spuren nur am Rande Erwähnung finden soll. Immerhin gehörte der Sonderzug "VLV-Ruhr-Express" am 10.9.1987 aber zu den Lübecker Sonderzügen, deren Fahrtroute die von der Namensgebung her ähnliche, aber in Westfalen liegende Stadt vom Ausgangspunkt dieser Sonderzüge berührte und wie gesagt Sonderzüge aus oder nach Lübeck nach Lübbecke in Westfalen brachte. Es waren bislang genau vier derartige Züge.

Der allerletzte VLV-Sonderzug, der "VLV-Liebenau-Express" gehörte zu ihnen.

Das anders als geplant für ihn schon nicht mehr der zum Fahrtzeitpunkt dieses Sonderzuges der damals noch dem VLV gehörende hist. Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn zum Einsatz kommen konnte, verursachten, wie schon erwähnt, sehr unglückliche Umstände. Sie führten auch dazu, daß für den o.a. Sonderzug am 19.2.2011 im größten Bereich seiner Fahrtroute der Dieseltriebzug 151 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-

Weser GmbH (EVB) zum Einsatz kam. Der gehörte zu einer Serie von fünf zweiteiligen Dieseltriebzügen der Baur. 628/928, die 1993 bei DÜWAG (4) und Linke-Hofmann-Busch (1) gebaut wurden und eigentlich für den Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn vorgesehen waren. Nach vielen vorherigen 628/928-Indienststellungen nahm die DB diese fünf VT/VS-Einheiten nicht ab. In dieser Situation wurden sie von den EVB erworben und für deren damals neu eingerichteten Regionalbahn-Verkehr auf der EVB-Strecke Buxtehude - Harsefeld - Bremervörde - Bremerhaven verwendet. Das unter den EVB-Betriebsnummern 150 - 154.

Nachdem die EVB ihre o.a. Regionalbahn mit neuen LINT-Dieseltriebzügen ausstattete, wurden drei der EVB-628-Einheiten nach und nach abgestellt. In Betrieb blieben nur noch die EVB-628/928-Triebzüge 150 und 151, die auch heute noch wechselweise auf Regionalbahn-Linie RB 76 zwischen Rotenburg/Wümme und Verden/Aller auf DB-Gleisen zum Einsatz kommen. Außerdem zuweilen auch für die touristischen Fahrten des von Stade nach Bremen und zurück verkehrenden "Moor-Express". Die beiden letzten 628/928-Garnituren der EVB tragen heute einen dunkelblauen Anstrich. Der Triebzug 151 bildet die eine von diesen beiden Garnituren, wodurch das Hauptfahrzeug der letzten VLV-Sonderzugfahrt noch heute in Betrieb ist.

Michael Hecht



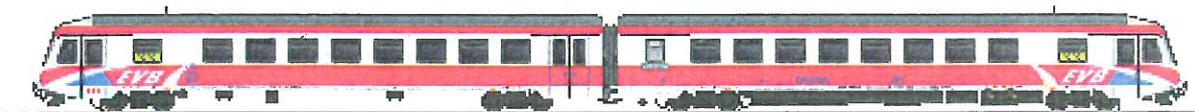
Sonderzug



VLV - Liebenau - Express



19. Februar 2011



Lübeck Hbf - Bad Oldesloe - **Hamburg Hbf** - Hamburg-Harburg -
Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller) - **Nienburg (Weser)** - Liebenau (Han.)



Sonderbusfahrt: Liebenau - Uchte



Museums-Eisenbahn Rahden-Uchte e.V.: **Uchte - Rahden (Kr. Lübbecke)**

Rahden (Kr. Lübbecke) - **Bünde (Westf.)** - Osnabrück **Kurve** -

Diepholz - Kirchweyhe - Sagehorn - Rotenburg (Wümme) -

Hamburg-Harburg - **Hamburg Hbf** - Bad Oldesloe - **Lübeck Hbf**

Erster Fahr-
richtungswechsel
für EVB-Triebzug
151 während der
VLV-Sonderzug=
fahrt am 19.2.2011
auf Gleis 8 des
Hamburger Hbf's.

Hier war diese
Fahrt anzeige-
mäßig nur auf
die Reise nach
Nienburg/Weser
beschränkt.

Fotos: Michael Hecht.

Der auf der
Hamburger Anzeige-
tafel ausgewiesene
Zielbahnhof bei
Sonderzugeinfahrt
von Norden her
am 19.2.2011
gesehen. Der
Nienburger Bhf.
als größte Unter-
wegsstation der
Strecke Hannover-
Bremen besitzt
immer noch ganz
beachtliche Aus-
maße und verfügt
nach wie vor über
eine Vielzahl von
Gleisen sowie
drei Bahnsteige.
Nicht wenige Gleise
des o. a. Bahn-
hofes nutzt die
in Nienburg an-
sässige Gleisbau-
firma Wiebe zur
Abstellung ihrer
Fahrzeuge während
derer Einsatzpausen,
wie es auch das
gelbe Rollmaterial
im Hintergrund an
der Südausfahrt
des Nienburger
Bahnhofes deutlich
zeigt.

Foto:
Jürgen Bühring (+)



Das neben stehende Bild zeigt den Sonderzug 'VLV-Liebenau-Expr.' am 19.2.2011 während seines Aufenthaltes im Bhf. Nienburg/Weser, wo dieser Sonderzug auch seine Fahrtrichtung wechselte, um von hier aus auf dem östl. Reststück der ehem. Durchgangsbahnlinie Nienburg-Rahden weiterzufahren.

Foto:
Andreas Wilde.



Die o. a. Strecke verläßt den Nienburger Bhf. in nördl. Richtg. und verläuft bis zum Strecken-Km 1,7 parallel zu den Gleisen d. elektrifizierten Hauptbahnstrecke Hannover-Bremen.

Dann schwenkt das Gleis der Bahnlinie nach Liebenau nach links in westl. Richtung ab. An d. Weiche kurz vor dem Strecken-Km 1,8 zweigt ein nicht mehr genutztes Anschl. Gleis zum ehem. Fabrik-Gelände 'Wilhelmshütte' ab.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Der Schienenweg von Nienburg ins nördliche Westfalen überquert noch im Stadtgebiet von Nienburg die Mittelweser auf einer Stahlbrücke.

Oben ist diese Brücke am 19.2.2011 zu sehen.

Foto:
Jürgen Bühring.



Darunter dieselbe Brücke an fast gleicher Stelle am 17.6.1971.

Foto:
Michael Hecht.



Die erste Weser-Eisenbahnbrücke in Nienburg wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Bahnlinien Nienburg-Rahden in den Jahren 1907-1909 errichtet. Die Original-Brücke wurde durch einen britischen Bombenangriff am 22. März 1945 zerstört. Mit dem Bau einer neuen, die kriegszerstörte Anlage ersetzenden Weser-Eisenbahnbrücke in Nienburg wurde 1952 begonnen. Am 24.9.1955 wurde diese Neubau-Brücke in Anwesenheit des 1. Verkehrsministers der Bundesrepublik Deutschland, Hans-Christoph Seebohm (1903-1967, Bundesverkehrsminister von 1949 bis 1966), feierlich eröffnet. Zwischen dem 22.3.1945 und dem 24.9.1955 waren die die Nienburger Eisenbahnbrücke in Anspruch nehmenden Bahnlinien Rahden-Nienburg und Sulingen-Nienburg durch das Fehlen dieser Brücke in dieser Zeit zwischen dem Westufer der Weser und dem Bhf. Nienburg unterbrochen. Die Züge der Rahdener Strecke fuhren damals bis/ab Lemke, die der Bahnlinie von Sulingen bis/ab Mehlbergen.

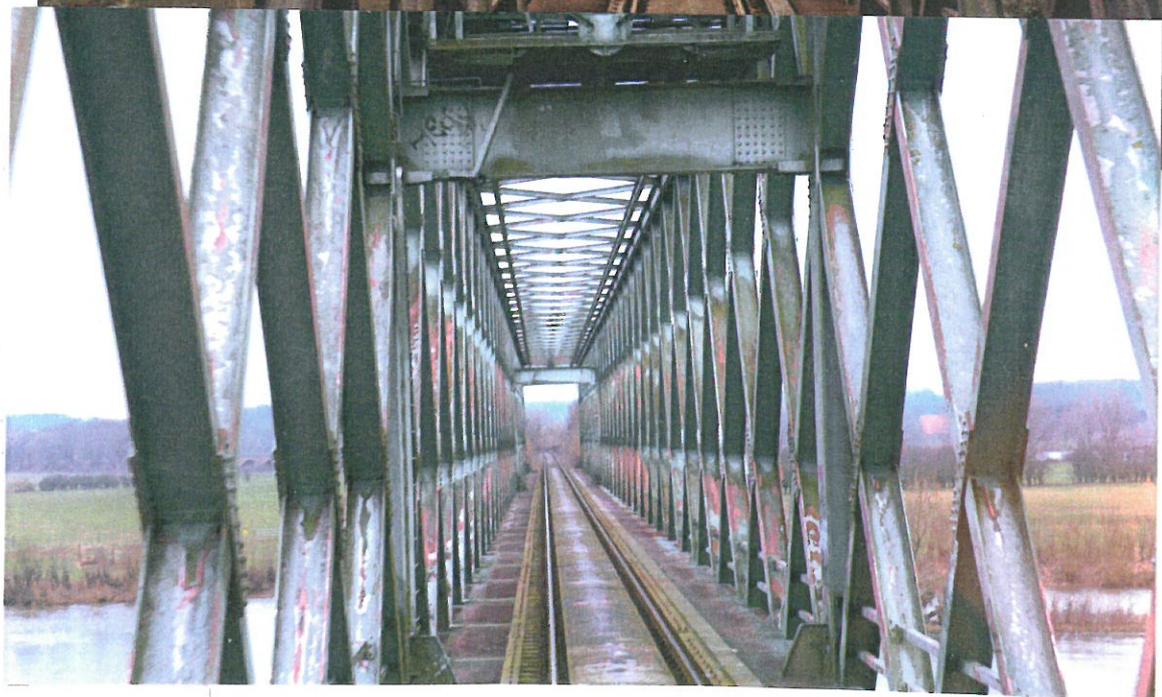
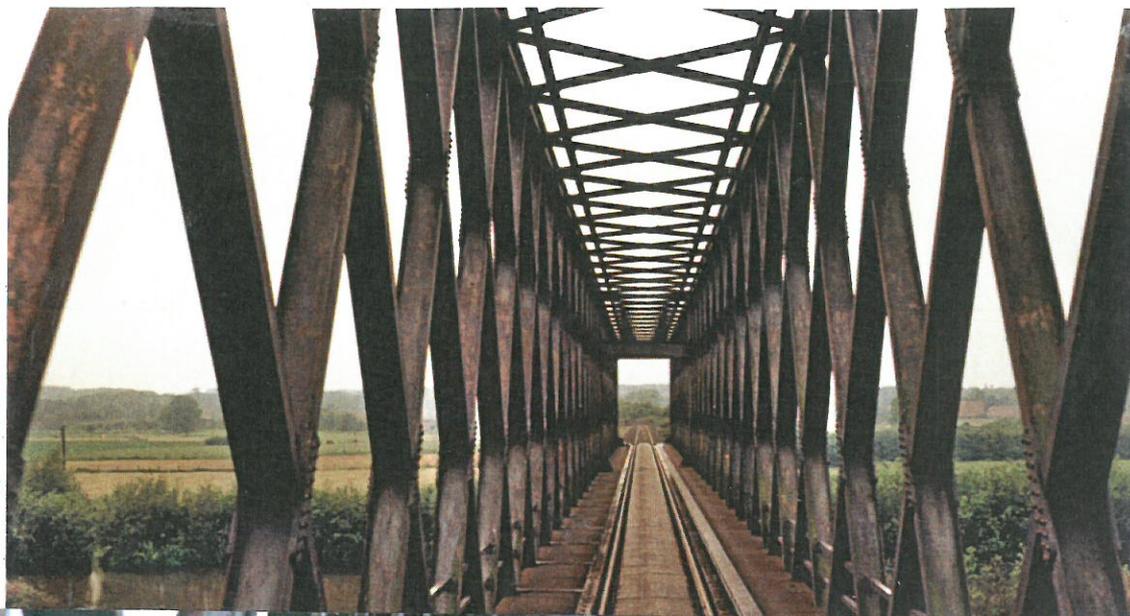
Ein ähnl. Foto-
vergleich vom
Mittelbereich der
Nienburger
Eisenbahnbrücke.

Oben während
d. DEV-Fahrt über
diese Brücke am
17.6.1971.

Foto:
Michael Hecht.

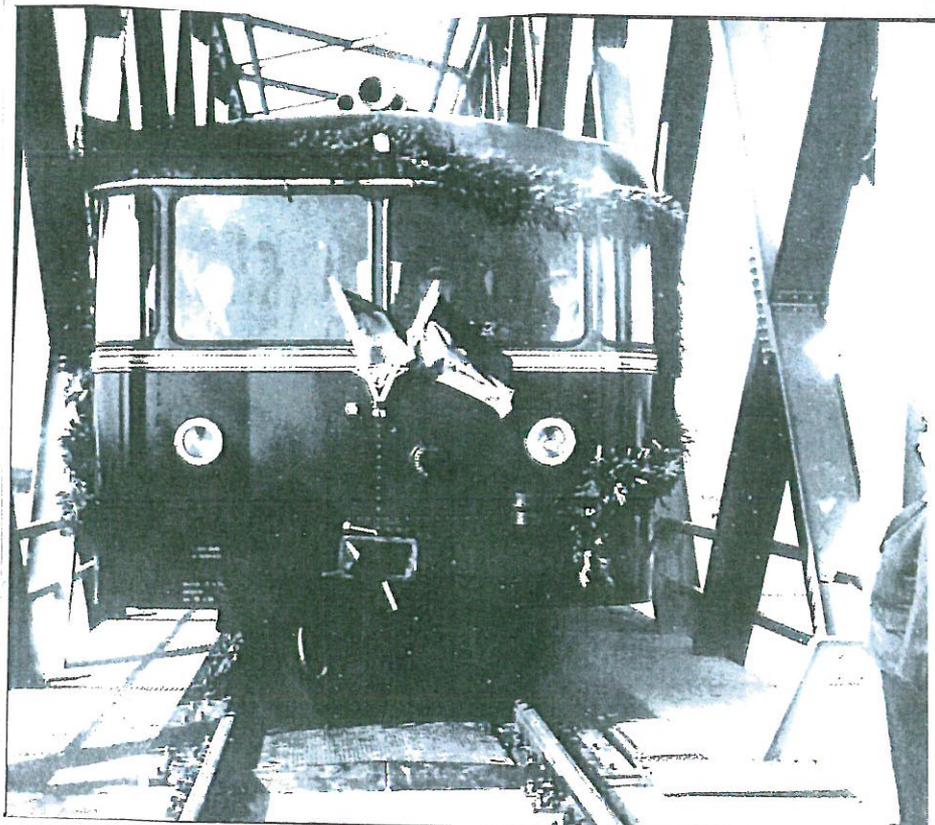
Darunter während
d. VLV-Fahrt über
die o. a. Brücke am
19.2.2011.

Foto:
Jürgen Bühring.



Eröffnungszug der zweiten,
als Ersatz für die kriegs-
zerstörte errichteten
Nienburger Weser-Eisen-
bahnbrücke am 24.9.1955
während der Fahrt über
die neue Brücke. Der Zug
bestand aus einem VT-95-
Schienenbus an der Spitze,
zwei VB-142-Beiwagen in
der Mitte und einem wei-
teren VT-95-Schienenbus
am Zugende. Die Schienen-
busse der Baureihen VT 95
u. VT 98 prägten fortan
auch das Bild des planm.
DB-Personenverkehrs der
Strecke Nienburg-Rahden,
bis zu dessen Stilllegung
im September 1968.

Archivbild.



Verlauf der Bahnlinie Nienburg-Liebenau noch auf dem rechten, östlichen Weserufer vor der eigentlichen Weserbrücke, wo das Gleis auf langen Viadukten durch das Überschwemmungsgebiet der Weser geführt wird. Das Signal oben ist das Ausfahrtsignal des Nienburger Bahnhofes für die Liebenauer Strecke.



Auf dem linken, westlichen Weserufer schließt sich im Verlauf der o. a. Strecke unmittelbar nach dem Ende der Weserbrücke die ehem. Abzweigstelle 'Lohe' an. Nach rechts hin verläßt hier das Gleis der Bahnlinie nach Sulingen die Strecke Nienburg-Liebenau. Deren Gleis führt nach links weiter. Das Gleis von der o. a. Abzweigstelle bis nach Sulingen wird seit dem Ende der 1990er Jahre nicht mehr befahren. Es ist auch an mehreren Unterwegsstellen unterbrochen und die Abzweigstelle 'Lohe' ist seit Jahren außer Betrieb und nicht mehr funktionsfähig. Einst wurde sie vom 1977 eröffneten DrS-Zentralstellwerk des Nienburger Bahnhofes fernbedient. Im Sept. 1987 u. April 1988 rollten hier die VLV-Sonderzüge 'RUHR-EXPR.' + 'TRAVE-SAUERL.-EXPR.' von Sulingen her nach Nienbg. bzw. umgekehrt. Auch Ganzzüge fuhren hier noch bis 1993. Unter anderem von Diepholz her ein Ölzug nach Misburg, der in Nienburg von 216 auf 140 wechselte.

Fotos oben u. unten: Michael Hecht. Foto Mitte: Jürgen Bühring.



Bahnlinie nach Liebenau
aus Richtg. Nienburg
gesehen am 19.2.2011
kurz vor dem Bahnüberg.
'Alte B 6' in Lemke.

Es schließt sich die
Einfahrt in den ex-
Bhf. Lemke und dieser
ehem. Bhf. selbst an.

Am südl. Ende des
früheren Bahnhofes
Lemke unterquert
die o. a. Bahn-
linie die Brücke, auf
der die neue Bundes-
str. 6 bei Lemke über
das Gleis der Strecke
Nienburg-Liebenau
geführt wird. Die
B 6 bildet hier die
nördl. Nienburger
Schnellstraßenumgehg.,
die seit 1983 auf
einer eigenen Brücke
nördl. der Eisenbahn-
brücke über die
Mittelweser geführt
wird. Das Endstück
dieser Schnellstr.-
Umgehung mit der
abgebildeten Brücke
wurde aber erst 1988
fertiggestellt und
erst seitdem existiert
auch ein hochwasser-
sicherer Straßenweg von
Nienburg nach Lemke.
Vorher mußten hier
bei Hochwasser immer
noch Notzüge auf d.
Eisenbahnstrecke
zum Einsatz kommen.
Die interessante
bogenförmige Gleis-
führung an der
Brücke 'Neue B 6'
entstand durch den
Bau dieser Brücke u.
den Rückbau der einst
recht umfangreichen
Gleisanlagen im Bhf.
Lemke.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Der Sonderzug
'VLV-LIEBENAU-
EXPRESS' im ehem.
Bhf.
Lemke.



Verlauf der Bahn-
linie Nienburg-
Liebenau südl.
von Lemke durch
das 'Binner Holz'
hindurch, das
sich hier zwischen
Weser und Aue
erstreckt.



Fotos:
Michael Hecht.

Gleis der ehem. Durchgangsstrecke Nienbg.-Rahden kurz vor dem Endpkt. ihres nördl. Restteiles - Liebenau. Auch hier verläuft das Gleis im 'Binner Holz'. Planmäßig rollen auf diesem Gleis nur noch die Kesselwagenzüge, die das Oxynova-Chemiewerk im ehem. Militärgelände bei Liebenau zum Ziel haben. Diese Züge werden von Diesellokomotiven der RBG u. MKB befördert. Das Gleis von Nienburg bis zum Bhf. in Liebenau ist aber immer noch eins der DB Netz AG. Die Kesselwagenzüge rollen hier von Montag bis Freitag fast jeden Tag.

Fotos:
Andreas Wilde.



Sonderzug 'VLV-LIEBENAU-EXPR.' am 19.2.2011 nach Ankunft am Ziel seiner Namensgebung. Das nach links abzweigende Gleis stellte früher einmal die Verbindg. vom Bhf. zum (heute weitgehend stillgelegten) Weserhafen in Liebenau her.

Foto:
Michael Hecht.



EVB-Triebzug 151
am 19.2.2011 als
Sonderzug 'VLV-
LIEBENAU-ÉXPRESS'
im Bhf. Liebenau.
Sein Gebäude wird
heute als Privat-
haus genutzt.
Der Gleisbereich
der DB Netz AG
endet am südl.
Ende des o. a.
Bahnhofes. Die
südl. Gleisfort-
setzung bis zum
Oxynova-Werk im
ehem. Militärgelände der Eick-
hofer Heide ge-
hört der bundes-
eigenen 'Industrie-
Verwaltungs-Ges.'
(IVG) und gehört
nicht mehr zum
eigentl. Verlauf d.
Bahnlinie Nienbg.-
Rahden, die heute
zwischen dem Süd-
ende des Bhf.
Liebenau und Uchte
abgebaut. ist.

Fotos:
Michael Hecht.



Auf den beiden oberen Bildern ist jeweils links gut das Gelände der Firma Max Bögl zu sehen, das sich östl. des Liebenauer Bahnhofes erstreckt. Die Firma Bögl stellt Betonfertigteile her und ihr Gelände und ihre Anlagen gingen aus einem 1960 an dieser Stelle errichteten Betonfertigungsbetrieb des Hochtief-Konzerns hervor. Ursprüngl. wurde das Bögl-Werk in Liebenau auch bahnmäßig über das noch vorhandene, aber nicht mehr genutzte Gleis vom Bhf. zum Hafen Liebenau bedient. Die Bögl-Bedieng. sorgte sogar für letzte Güterwagen-Bewegungen auf diesem Gleis. Es handelte sich aber aussch. um Einzelwg.-Verkehr, an dem die DB schließlich kein Interesse mehr hatte u. ihn einstellte. Seit-her ist die Firma Bögl zur Verladung ihrer Betonfertigteile ausschließl. auf den Lkw angewiesen. Sie würde sich hierfür auch gern teilweise weiterhin d. Bahn bedienen, der dies aber zu aufwendig u. nicht lukrativ genug ist Das Liebenauer Hafengleis rottet deshalb bereits an seinem Bahnabsatz weiterhin vor sich hin.



Die meisten Passagiere des Sonderzuges 'VLV-LIEBENAU-EXPRESS' stiegen im Bhf. Liebenau um vom EVB-Triebzug 151 auf zwei Omnibusse der Stolzenauer Firma Fritz Emme, die hier in der Bahnhofstraße in Liebenau zu sehen sind.



Fotos:
Michael Hecht.

Mit den Emme-Bussen ging es vom Bhf. zunächst durch den Ort Liebenau hindurch. Der Aue-Fluss durchquert diesen Ort und im Aue-Bereich entstand in seiner Mitte 2010 eine Fischtreppe.

Ziel der Sonderbusfahrt war zunächst das am Ortsrand von Liebenau idyllisch gelegene Hotel + Restaurant 'Schweizerlust'.

Fotos:
Andreas Wilde.



Genau ging es mit den beiden Emme-Bussen vom Hotel + Restaurant 'Schweizerlust' in Liebenau weiter nach Uchte, wobei hier weitgehend parallel zur Trasse der zwischen Liebenau und Uchte stillgelegten und abgebauten Bahnlinie Nienburg-Rahden gefahren wurde. Zwischen dem ehem. Strecken-Km 22,700 und dem ehem. Strecken-Km 27,358 wurde der Bahndamm der o. a., in diesem Bereich stillgelegten Bahnlinie am Anfang d. 1980er Jahre zu einem Wander- und Radweg umgestaltet, d. am 31.5.1984 eröffnet wurde. Auch außerhalb des genannten Abschnittes kann die Trasse d. ex-Bahnlinie als Fuß- u. Radweg genutzt werden. Oben z. B. am ehem. Strecken-Km 29, dessen Km-Stein immer noch vorhanden ist.

Fotos:
Andreas Wilde.

Der Durchgangs-Güterzugverkehr im Verlauf der Bahnlinie Nienburg-Rahden endete bereits am 15.2.1965. Der Personenverkehr folgte am 28.9.1968. Im Herbst 1971 wurde der Streckenabschnitt Steyerberg-Uchte als nicht mehr befahrbar erklärt, die offizielle Stilllegung erfolgte hier aber erst am 30.5.1976. Das Gleis verschwand dann 1980. Die beiden unteren Bilder zeigen das Gleis zwischen Steyerberg und Uchte im Frühling 1971 in Richtg. Uchte gesehen. Ganz unten das Einfahrtssignal des Bhf. Uchte aus Richtung Steyerberg.

Fotos:
Michael Hecht.



Bhf. Uchte am 17.6.1971: Abfahr-
bereit, zur Weiter-
reise nach Nienburg
steht der DEV-
Sonderzug Bohmte-
Bruchhausen-Vilsen
mit der damals vom
DEV jüngst erworbe-
nen Kittel-
Stehkessel-Dampf-
lok.

Im regulären
Personenverkehr war
Uchte damals nur
noch an Werktagen
mit den Zügen der
Mindener Kreis-
bahnen (MKB) von
Minden aus erreich-
bar.

Foto:
Michael Hecht.



Bhf. Uchte am 19.2.2011: Am Bahn-
steig steht dies-
mal der an die-
ser Stelle aus
der MRU-Schienen-
buseinheit gebil-
dete Sonderzug
'VLV-LIEBENAU-
EXPRESS', dessen
Passagiere mit den
MRU-Schienenbussen
von Uchte nach
Rahden weiter
reisten.

Foto:
Andreas Wilde.



Der Bahnhof Uchte hatte
einst größere Ausdeh-
nungen und verfügte üb-
nicht wenige Gleise.
Hier der Blick auf d.
nördl. Bahnhofsvorfeld
aus Richtg. Rahden
gesehen am 17.6.1971.
Links die Bahnsteigkarte
des Pbf-Bahnsteiges 2
mit dem Streckengleis
nach Nienburg. Es
schliessen sich links
die DB-Gütergleise mit
Verladerampen u. Ladestr.
an. Rechts Gelände u. Gleise
der MKB mit dem MKB-Lok-
schuppen u. 2 MKB-Perso-
nenwg. im Hintergrund.
Dieses gesamte Gelände
gibt es heute nicht mehr.
Der Schuppen ist gleislos
heute noch vorhanden.

Foto: Michael Hecht.



Beide Eisenbahnfahrzeu-
Garnituren des Sonder-
zuges 'VLV-LIEBENAU-
EXPRESS' am 19.2.2011
im Bahnhof Rahden.

Foto:
Michael Hecht.



Treffen von drei
Dieseltriebwagen-
Generationen im
o. a. Bahnhof
am 19.2.2011.

Einrücken der
Eisenbahn-
fahrzeug-Garnitur II
des Sonderzuges 'VLV-
LIEBENAU-EXPRESS'
(MRU-Schienenbus-
Einheit) nach getaner
Arbeit ins heimatl.
Rahdener Bw. Rechts
Eurobahn-Dieseltrieb-
zug 2.02 in Wochenend-
ruhe auf dem 'amputier-
ten' Gleis 3 des
Bahnhofes Rahden. Links
eine Neubauhalle der
Eisengießerei Meier.

Fotos:
Andrea Hammer.



Die nördl. Gleis-
ausfahrten aus dem
den Rahdener Bhf.
heute. Rechts das
Gleis nach Uchte,
das dem MRU-
Museumsbahnverkehr
dient. Links das
Gleis nach Sulin-
gen und Bassum.

In Rahden dient
dieses Gleis nur
noch der Draisinen-
bahn nach Ströhen.
Die Bahnlinie
Rahden-Bassum ist
weitgehend still-
gelegt und teil-
weise sogar unter-
brochen. Dennoch
streben Vereine

u. Aktionsbündnisse
eine völlige Reak-
tivierung und
Wiederinbetriebnahme
dieser Bahnlinie
an. Immerhin
wurde im Bhf. Rahden
eine Weichenverbin-
dung vom Bassumer
Streckengleis zu
den übrigen Bahn-
hofsgleisen er-
halten.

Viele dieser Gleise
sind ihrerseits
aber auch stillge-
legt und abgeklemmt,
wie z. B. das ehem.
Bahnsteiggleis 2.

Der Regelbetrieb im
Bhf. Rahden mit den
Eurobahn-Zügen
wird nur noch über
das Bahnsteiggleis
1 (Hausbahnsteig)
abgewickelt. Hier
trifft am 19.2.2011
gerade ein aus Richt-
Bünde kommender
Eurobahn-Triebzug
ein.

Fotos:
Michael Hecht.



Am 11.9.1987 hatte der damals von Essen nach Lübeck und aus der DB-Museums-Diesellok V 200 007 und dem VLV-Doppeldecker bestehende Sonderzug 'VLV-RUHR-EXPRESS' auf Gleis 1 des Rahdener Bahnhofes kurzen Aufenthalt. Dieser Sonderzug erinnerte damals an die Zeit, als Bundesbahn-Dieselmotoren der Baureihe 220 von 1976 bis 1982 planmäßig auf der Strecke Bünde-Bassum vor Eilzügen durch Rahden kamen !



Am 19.2.2011 der gleiche Blick vom Hausbahnsteig des Bahnhofes Rahden. Am Bahnsteig 2 ganz vorne der Sonderzug 'VLV-LIEBENAU-EXPRESS' mit EVB-Triebzug 151 vor Abfahrt nach Hamburg und Lübeck.



Auf Bahnsteig 2 des o.a. Rahdener Bahnhofes weist das Schild die Stadt Rahden auch 2011 immer noch zum Kreis Lübbecke gehörend aus, obwohl dieser Kreis bereits 1974 aufgelöst und mit dem Kreis Minden zusammengelegt wurde.



In den begleitenden Fahrtunterlagen des Sonderzuges 'VLV-Liebenau Express' war auch eine Übersicht über die für das Jahr 2011 insg. geplanten Sonderzugfahrten enthalten. Der historischen Doppelst.-Wagen des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV), der zwischen 1978 und 2010 für die meisten VLV-Sonderzugfahrten zum Einsatz gekommen war, fuhr schon seit dem Sommer 2010 nicht mehr, nachdem er auf einer Überführungsfahrt von Lübeck nach Eystrup (!!!!) schwere Fahrwerkschäden davontrug, von denen er sich nie mehr erholen sollte, Betriebsfähig wurde er bis heute nicht wieder! Aber das war am Anfang von 2011 noch nicht absehbar. VLV-Fahrten wurden damals erstmal ohne Doppelstockwagen-Einsatz mit ausschl. 'Doppeldecker-externen' Fahrzeugen geplant. Aber abgesehen von der Fahrt des 'VLV-Liebenau-Express' konnten 2011 und auch danach durch sehr widrige und äußerst unschöne Umstände keine VLV-Sonderzüge mehr auf die Reise gehen. Vom 10.9.1977 bis zum 19.2.2011 rollten insgesamt 213 derartige Sonderzüge. Nach dem 19.2.2011 gab es sie nicht mehr und ein Jahr später beendete der VLV sein Bestehen insgesamt. Sein einstiger histor. Doppelstockwagen der LBE wurde vom DB Museum erworben und nach Nürnberg überführt, wo er heute im Außengelände dieses Museums seinen Platz hat.

mh

Donnerstag, 30. Juni 2011 - Sonntag, 3. Juli 2011

'VLV-WESTFALEN-EXPRESS'

- Do., 30.6.2011 = Lübeck-Hamburg-Rotenburg/W.-Verden/A.-Nienbg./W.-Minden/W.-Löhne/W.-Herford-Bielefeld-Gütersloh-Neubeckum-Kippstadt-Warstein
- Fr., 1.7.2011 = Neubau-Anschlußbahn Brauerei Warstein (Brauerei-Besichtigung!)-Warstein-Rüthen-Warstein
- Sa., 2.7.2011 = Warstein-Kippstadt-Neubeckum-Ennigerloh-Neubeckum-Münster/Westf. (Güterumgehungsbahn)-Hamm-Kippstadt-Warstein
- So., 3.7.2011 = Warstein-Kippstadt-Paderborn-Altenbeken (Besuch des Bahnhofsfestes)-Hameln-Hannover-Hamburg-Lübeck

VLV-Doppelstockwagen mit interessanter Lok bzw. interessanten Lokomotiven

o d e r Dieseltriebwagen T 4 der NEG-Niebüll (Jenbacher VT)



EINSTIGER PROGRAMM-ENTWURF FÜR DIE SONDERZUGFAHRTEN DES VEREINS
LÜBECKER VERKEHRSFREUNDE E. V. (VLV) IM JAHR 2011 (Änderungen vorbehalten !)

Samstag, 19. Februar 2011

'VLV-LIEBENAU-EXPRESS'

Haupt-Sonderzug: Lübeck-Hamburg-Rotenburg/W.-Verden/A.-Nienburg/W.-
Liebenau (Haupt-Sonderzug vsl. 628/928-Triebzug der EVB)

Kohl & Pinkel-Essen im Raum Liebenau - anschl. Sonderbus nach Uchte

Zusatz-Sonderzug: Uchte-Rahden (VT der Museumsbahn Uchte-Rahden)

Haupt-Sonderzug: Rahden-Lübbecke-Bünde/westf.-Osnabrück-Bremen-Hamburg-
Lübeck

Möglichkeit zur Fahrt für Teilnehmer, die nicht am Kohl & Pinkel-Essen
teilnehmen und auf die Museumsbahnfahrt Uchte-Rahden verzichten, statt=
dessen mit der Fahrzeugeinheit des Haupt-Sonderzuges:
Liebenau-Nienburg-Minden/Westf.-Löhne/Westf.-Bünde-Lübbecke-Rahden

=====
Sonntag, 15. Mai 2011 (ausnahmsweise mal an einem Sonntag !)

'VLV-KAISERBAHN-EXPRESS'

Lübeck-Hamburg-Büchen-Hagenow Land-Zarrentin-Hagenow Land-Schwerin-
Wüstmark-Schwerin-Bad Kleinen-Grevesmühlen-Lübeck-Hamburg

In Zarrentin Besuch der Feierlichkeiten zum 115-jährigen Bestehen des
dortigen Bahnhofes. In Schwerin Möglichkeit zum Stadtbummel oder zur
Fahrt mit der Sonderzug-Garnitur über die Güterbahn Wüstmark.

Interessante lokbespannte Sonderzug-Fahrzeugeinheit (evtl. mit DAMPFLOK)

Das Jubiläumsfest in Zarrentin findet ausschl. am 15.5. statt.

=====
Samstag, 3. od. 10. September 2011

'VLV-GEORGENTHAL-EXPRESS'

Lübeck-Hamburg-Hannover-Göttingen-Eichenberg (Kurve)-Leinefelde-Gotha-
Georgenthal-Gräfenroda-Arnstadt-Neudietendorf-Gotha-Leinefelde-Eichen=
berg (Kurve)-Göttingen-Hannover-Hamburg-Lübeck

Zur Verabschiedung der Strecke Gotha-Gräfenroda (kein Zugverkehr mehr
ab Dez. 2011) und mit Besuch des Eisenbahnmuseums in Arnstadt

Interessante lokbespannte Sonderzug-Fahrzeugeinheit

=====
Samstag, 26. November 2011

VLV-ADVENTSFAHRT

Von Lübeck und Hamburg vsl. zum Besuch des Weihnachtsmarktes in
Hannover incl. Fahrt über die Güterbahn Wunstorf-Bokeloh.

Interessante Sonderzug-Fahrzeugeinheit

=====
Von den o. a. Sonderzugfahrten des VLV's fand nur noch die
des 'VLV-Liebenau-Express' am 19.2.2011 statt. Danach wur=
den die VLV-Sonderzugfahrten für immer eingestellt. Das
Bestehen vom VLV insgesamt endete Anfang 2012. Vor knapp
10 Jahren.

Von Lübbecke nach Lübeck - in einem Zug ohne Umsteigen. Das gibt es nur mit mehrjähriger Pause und einzig durch Sonderzüge. Am 19.2.2011 war es durch den 'VLV-LIEBENAU-EXPRESS' mal wieder soweit. Er rollte auch umgekehrt, von Lübeck nach Lübbecke, wobei die meisten seiner Passagiere aber auf dieser Hinfahrt Teilstrecken per Straßen- und Schienenbussen auf anderen Wegen und mit Umstieg zurücklegten. EVB-Triebzug 151 als Hauptfahrzeug des o.a.VLV-Sonderzuges brummte in dieser Zeit über Bünde u. Lübbecke nach Rahden und hatte dabei im Bhf. Lübbecke Kreuzungshalt mit einem planm. Eurobahnzug Rahden-Bünde-Bielefeld-Lemgo. Auch d. Bhf. Lübbecke besitzt noch alte Originalschilder. Ebenfalls am 11.9.1987 rollte ein VLV-Sonderzug von Lübbecke n. Lübeck! Das war damals d. 'VLV-RUHR-EXPRESS' mit V 200 007+VLV-Wagen. Er konnte noch auf seiner Gesamtreise von Essen nach Lübeck ab Lübbecke nordwärts rollen und über Rahden, Sulingen u. Nienburg fahren. Im Bhf. Lübbecke kreuzte d. 'VLV-RUHR-EXPR.' damals mit einer Kleinlokomotive, wie man sie heute hier vergeblich sucht. Güterzüge kamen von Bünde her aber sogar noch hierher und das bespannt mit 232-Maschinen von DB-Schenker.

Fotos: Oben u. Mitte = Jürgen Bühring.
Unten = Michael Hecht.



Eisenbahnfreunde-Sonderzüge im Bhf. Lübbecke/ Westf. früher: Oben = Am 17.6.1971 enthielt die Fahrtroute des von der Kittel-Stehkessel-Dampflok geführten DEV-Sonderzuges Bohnte - Bruchhausen-Vilsen den o. a. Bhf. ebenfalls in seiner Fahrtroute. Der urige Sonderzug kam auf DB-Gleis auf der Strecke von Bünde aus südl. Richtung hierher u. wechselte in Lübbecke auf die (heute erst ab Hille vorhandene) MKB-Strecke nach Minden über.



Hier ist er aber noch vor Übergang auf MKB-Gleise im DB-Bf. zu sehen. Mitte =

Am 11.9.1987 hatte dann der VLV-Sonderzug 'RUHR-EXPRESS' Aufenth. im DB-Bhf. der ehem. Kreisstadt Lübbecke. Ihr Bahnhofsbau ist das größte seiner Art entlang der Bahnlinie Bünde-Rahden-Bassum. Unten =



Der Kittel-Sonderzug des DEV's begegnete am 17.6.1971 im DB-Bhf. Lübbecke sogar dem Eilzug Bremen-Frankfurt/M., der als wohl berühmtester Bundesbahn-'Heckenexpr.' die Strecke Bassum-Bünde von 1950-1976 benutzte u. dabei hier seit 1967 von 216-Maschinen befördert wurde. Nach 1976 verblieben auf der o.a. Strecke andere Fern-Eilzüge, die zeitweise nun sogar von 220-Maschinen gezogen wurden. 1994 beendeten aber auch diese Züge ihre Fahrt. Man beachte auf dem oberen u. unteren Bild auch die Bundesbeflaggung d. Bahnhofes Lübbecke: Der 17.6. war 1971 noch bundesdeutscher Feiertag als 'Tag d. Deutschen Einheit'.



Fotos: Michael Hecht.

Eisenbahnfreunde-Sonderzüge
in Uchte einst & jetzt:
Am 17.6.1971 traf hier der
JEV-Sonderzug Bohnte-BruVi von
Vinden her auf d.MKB-Strecke
ein. Der Sonderzug wurde hier
vom MKB-Bhf. in den DB-Bhf.
umgesetzt und ist hier wäh-
rend dieses Rangiermanövers
bereits auf DB-Gleis beim
Zurückdrücken in den DB-Pbf.
zu sehen. Einst gab es zwis-
chen dem DB- u. dem MKB-
Bhf. in Uchte sogar eine
Fußgängerbrücke.



heute gibt es in Uchte nur
noch den Schienenstrang von
Rahden, der einzig noch
von der MRU mit deren
Museumsbahnzügen und be-
stellten Sonderzügen be-
fahren wird ! Anders als
die Fahrgäste des o.a. DEV-
Sonderzuges 1971 konnten d.
Passagiere des Sonderzuges
'VLV-LIEBENAU-EXPRESS' am
19.2.2011 nicht durchgehend
auf der Schiene von Nienbg.
nach Uchte gelangen und muß-
ten hier eine Teilstrecke
per Bus überbrücken. So fand
für die Fahrgäste des o.a.
VLV-Sonderzuges am Bhf. Uchte
ein Umsteigen von den Erme-
Bussen auf die MRU-Schienen-
busse statt.



Fotos: Michael Hecht.

Am 23.2.2002 besuchten die
Eisenbahnfreunde Hannover e.V.
Uchte mit dem MRU-Triebwagen
T 2. Rechts das ehem. MKB-
Gelände, auf dem ganz im Hinter-
grund zwischen den Bäumen der
ehem. MKB-Lokschuppen zu
sehen ist.

Foto: Jens Krause.



Der in etwa gleiche Fotostand-
punkt wie auf dem vorherigen
Bild und auf der Aufnahme
ganz oben - diesmal am
19.2.2011 mit dem MRU-
Schienenbuszug als 'VLV-
LIEBENAU-EXPRESS'. Deutl.
ist zu sehen, wie sich die
Natur das ehem. MKB-Gelände
und den ex-DB-Gbf in Uchte
zurück erobert hat.

Foto: Michael Hecht.



Eisenbahnfreunde-
Sonderzüge mit
Nienburger Fahrt-
richtungswechsel
in der Relation
Mittelweser-
Nordwestfalen od.
umgek.: Am
Am 17.6.1971 DEV-
Sonderzug Bohmte -
Bruchhausen-Vilsen
mit Kittel-Steh-
kessel-Dampflo-
k (damals DEV, heute
Mus.f.Technik u.
Verk. Berlin).
Dieser Sonderzug
erreichte Nienburg
von Uchte her über
Steyerberg und
Liebenau.



Am 10.4.1988 VLV-
Sonderzug 'TRAVE-
SAUERLAND-EXPRESS'
(Lübeck-Hamm/W.-
Warstein) mit DB-
Museums-Diesel-
lo- V 200 007. Dieser
Sonderzug fuhr von
Nienburg über Sulin-
gen nach Rahden, da
die Direktstrecke
Nienburg-Uchte-
Rahden schon nicht
mehr vollständig war.



Der o. a. VLV-Sd-
zg. bestand wagen-
mäßig aus dem 'Hist.
Wendezug Lübeck'
(Hist. Steuerw-
g. 11 005 + VLV-Doppel-
decker), den es heute
(nach Abzug d. hist.
Steuerwagens aus
Lübeck) nicht mehr
gibt. 141er mit Sil-
berlingen waren da-
mals im Nienburger B-
hf. noch eine Selbst-
verständlichkeit.

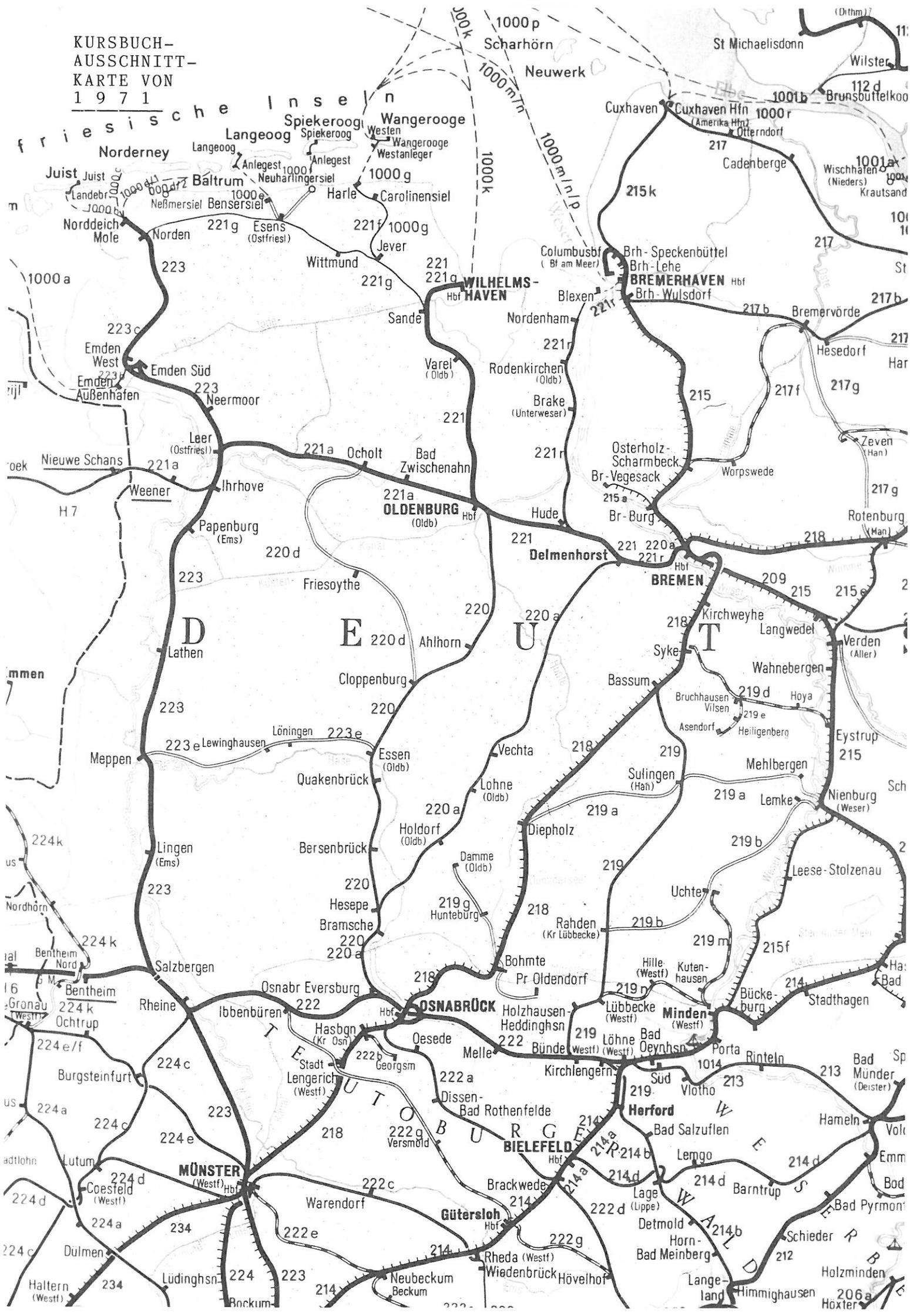


Am 19.2.2011 Sonder-
zug 'VLV-LIEBENAU-
EXPR.' mit EVB-Trieb-
zug 151. Der konnte
nur bis Liebenau u.
zur. fahren und mußte
sich dann über Minden
u. Bünde nach Nord-
westfalen begeben.

Fotos: Michael Hecht.



KURSBUCH-
AUSSCHNITT-
KARTE VON
1 9 7 1



friesische Inseln
Norderney
Langeoog
Spiekeroog
Wangerooge
Westen
Wangerooge
Westanleger

Juist
Landebri
Norddeich
Mole
Norden
Balttrum
Neufmersiel
Bensersiel
Anlegest
Neuharlinger
siel
Harle
Carolinensiel
1000 g
Jever
Wittmund
221 g

Emden West
Emden
Außenhafen
Neermoor
Leer
(Ostfriesl)
Ihrhove
Papenburg
(Ems)
Weener
Nieuwe Schans
H 7

Lathen
Friesoythe
Ahlhorn
Cloppenburg
Löhningen
223 e
Lewinghausen
Meppen
Lingen
(Ems)
223

Salzbergen
Rheine
Ibbenbüren
Osnabr
Eversburg
222
Hasbgn
(Kr Osn)
Stadt
Lengerich
(Westf)

Burgsteinfurt
Lutum
Coestfeld
(Westf)
Dülmen
Haltern
(Westf)
Lüdingsn
224

MÜNSTER
(Westf) Hbf
Warendorf
Gütersloh
Hbf
Rheda
(Westf)
Wiedenbrück
Hövelhof

WILHELMS-
HAVEN
Hbf
Sande
Nordenham
Rodenkirchen
(Oldb)
Brake
(Unterweser)
Hude
Delmenhorst
Hbf

OLDENBURG
(Oldb) Hbf
Bad
Zwischenahn
Ocholt
221 a
Varel
(Oldb)
221

BREMEN
Hbf
Kirchweyhe
Langwedel
Syke
Bassum
Bruchhausen
Vilsen
Asendorf
Heiligenberg
Hoya

Minden
(Westf)
Löhne
Bad
Oeynshsn
Porta
Rinteln
Süd
Vlotho
Herford

BIELEFELD
Hbf
Brackwede
Gütersloh
Hbf
Rheda
(Westf)
Wiedenbrück
Hövelhof

Hameln
Voll
Emm
Bod
Bad Pyrmon
Schieder
P
Himmighausen
206 a
Höxter

WALD
Lange
land
Himmighausen
206 a
Höxter