

VOR 5 MONATEN: IM S-3/6-DAMPF-SONDERZUG NACH WÜRZBURG  
\*\*\*\*\*

Auch heute noch in unseren Tagen bewegen sich immer noch Sonder-Reisezüge mit Dampflokomotiven auf dem Eisenbahn-Streckennetz, das bis Ende 1993 zur Deutschen Bundesbahn und seither zur DB Netz AG gehört. Die Maschinen, die diese Sonderzüge befördern, sind natürlich nur noch solche musealer Art; denn der planmassige Dampfbetrieb ist ja auch in Deutschland seit Jahrzehnten Geschichte. Auf Museumsbahnen bewegen sich Dampfzöser aber nach wie vor und zuweilen kann man sie, wie eingangs erwöhnt, auch noch vor Sonderzügen auf dem DB-Netz erleben, wo sie am die Zeiten erinnern, als auf diesem Netz der Betrieb mit ihnen noch ganz planmäßig war.

Eisenbahnfreunde fahren in derartigen Dampflok-Sonderzügen nicht mehr so in großer Anzahl wie früher mit. Die stellen sich jetzt leider lieber scharenweise an den Strecken der Fahrtroute dieser Züge auf und fotografieren und filmen sie vom Randbereich dieser Strecken aus. Das bei überwiegender Pkw-Anreise zu d. ausgesuchten Foto- und Film-Standpunkten in möglichst reizvollster Landschaft und bei möglichst allerbestem Foto- und Film-Tageslicht. Das Publikum in den o. a. Zügen setzt sich mehrheitlich aus allgemeinen Tagestouristen und allgemein von Dampflokomotiven begeisterten Personen zusammen.

So war auch vor allem mit derartigem Publikum ein Sonderzug besetzt, den am SAMSTAG, D. 30. OKTOBER 2021 das in Nördlingen ansässige BAYERISCHE EISENBAHN-MUSEUM (BEM) in Zusammenarbeit mit dem zu ihm gehörenden Unternehmen BAYERN-BAHN-BETRIEBSGESELLSCHAFT mbH (BYB bzw. kurz Bayern Bahn) auf eine Tagesreise von Süd nach Nord quer durch das Bundesland Bayern hindurch schickte und der genau von München über Augsburg, Donauwörth, Treuchtlingen, Gunzenhausen und Ansbach nach Würzburg sowie auf gleichem, umgekehrten Weg zurück verkehrte. Zwischen Gunzenhausen und Würzburg sowie umgekehrt wurde dieser BEM-Sonderzug von der vom Bayerischen Eisenbahn-Museum in seinem Museum in Nördlingen betriebsfähig erhaltenen Schnellzug-Dampflok Nr. 3673 des legendären bayerischen S-3/6-Typs befördert.

Von diesem Schnellzug-Loktyp baute die berühmte Münchener Lokfabrik Maffei zwischen 1908 und 1918 für die königlich Bayer. Staats-Eisenbahn (KBaySt.Eb.) insgesamt 89 Maschinen. Diese über die Achsfolge 2-C-1 verfügenden, 1.500 PS starken und 110 km/h schnellen Lokomotiven bewährten sich im KBaySt.B.-Reisezugverkehr äußerst gut. Sie trugen die Betriebsnummern 3601-3714 und fielen nicht zuletzt auch durch ihre formschöne Außengestaltung auf. Wegen der guten Erfahrungen im Betrieb und beim Einsatz des S-3/6-Loktyps beschaffte die Deutsche Reichsbahn als KBaySt.B.-Nachfolgerin bei den Maffei-Werken zwischen 1923 und 1930 nochmal 60 Maschinen dieses Typs. Bei der DR trugen die S-3/6-Lokomotiven die Betriebsnummern 18 401-434, 441-458, 461-478 sowie 479-548 und wurden hier als Lokomotiven der Baureihen 18.4 und 18.5 geführt.

Wegen der nicht wenigen Streckenelektrifizierungen, die sich in Bayern bereits in den 1920er und 1930er Jahren vollzogen, kamen die 18.4er- und 18.5er-Schnellzug-Maschinen ab dieser Zeit auch außerhalb von Bayern zum Einsatz. So beförderten sie viele Jahre lang den Luxus-Fernreisezug 'Rheingold' auf seiner Fahrt entlang des Rheins. In Bayern blieben die Lokomotiven der o.a. 18er-Baur. vor allem mit den Reisezugleistungen auf den nicht elektrifizierten Bahnverbindungen von München bis nach Lindau am Bodensee verknüpft. Das auch noch bei der Deutschen Bundesbahn (DB) ab 1949. Die DB rüstete sogar noch zwischen 1953 und 1956 dreissig Lokomotiven des S-3/6-Typs mit neuen Kesseln aus und setzte sie danach mit 600er-Ordnungsnummern als Baur. 18.6 (Maschinen 18 601 - 18 630) auf den o. a. Bahnverbindungen ein. Das bis in die erste Hälfte der 1960er Jahre hinein. Die nicht mit Neubausskesseln versehenen 18er-Maschinen, die weiterhin 400er- und 500er-Ordnungsnummern trugen, wurden bis 1960 ausgemustert.

Zu diesen 18er-Lokomotiven gehörte auch die S-3/6-Maschine 18 478, die zu Zeiten der Bayerischen Staatsbahn die Nr. 3673 trug. Diese Lok wurde als DB-Maschine am 14.7.1960 ausgemustert, nachdem sie vorher zuletzt noch im Bw Ulm stationiert war.

Nach ihrer Ausmusterung bei der DB wurde die 1918 bei den Maffei-Werken unter der Fabrik-Nr. 4536 gebaute und zur ersten S-3/6-Lieferserie gehörende Lok vom schweizerischen Ingenieur und Eisenbahnfreund Serge Lory erworben und 1962 unter seiner Leitung im Bw Lindau völlig restauriert. Danach gelangte diese Lok am 5.10.1962 zur weiteren musealen Erhaltung in die Schweiz und gehörte hier zeitweise zur Fahrzeugsammlg. im Eisenbahnmuseum in Luzern.

Nach dem Ableben von Serge Lory ging die Museumslok 18 478 in den wechselweisen Besitz von zwei Schweizer Eigentümern über, bis sie dann 1993 vom Bayer. Eisenbahn-Museum (BEM) in Nördlingen erworben wurde und dadurch zurück nach Deutschland gelangte. Das war genau im Dezember 1993.

Danach versetzte das BEM die o. a. S-3/6-Lok in mühevoller Arbeit in ihren betriebsfähigen Zustand, so daß sie nun auch vor den Sonderzügen des BEM's zum Einsatz kommen konnte und noch kommen kann. Von den Lokomotiven des S-3/6-Typs konnten neben Lok 18 478 auch fünf andere Maschinen dieses Typs nach ihrer Ausmusterung museal erhalten werden (18 427, 451, 505, 508, 528 und 612). Diese haben ihren Platz heute im Deutschen Museum in München sowie in den Eisenbahnmuseen in Freilassing, Neustadt/Weinstr., Neuenmarkt-Wirsberg und Romanshorn sowie bei Krauss-Maffei in München. Es handelt sich im Gegensatz zur Museumslok 18 478 aber ausschl. um nicht betriebsfähige Museumsstücke.

Betriebsfähig präsentiert sich unter den erhaltenen S-3/6-Masch. also nur die BEM-Lok 18 478, die ihre Heimat seit 1993 beim BEM in Nördlingen besitzt. Heute zeigt sich diese Lok äußerlich wieder im alten Zustand der Königlich Bayerischen Staats-Eisenb. und trägt auch wieder deren alte Betr.-Nr. 3673. Bei dieser Lok handelt es sich auch um die einzig erhaltene gebliebene S-3/6-Lok mit Spitzführerhaus, was dieses in grüner Farbe lackierte Dampfross noch formschöner und majestätischer aussehen läßt. Um dieses wahre Schmuckstück der Dampfloktechnik und der bayer. Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte nicht zu sehr zu strapazieren setzen es seine heutigen Betreiber BEM und BYB nur recht selten vor ihren gemeinsamen Sonderzügen ein.

Am Samstag, d. 30. Oktober 2021 war das aber mal wieder der Fall und die BEM-S-3/6-Lok 3673 sollte an diesem vorletzten Tag vom Oktober 2021 den BEM-Sonderzug 'Würzburger Land' ans Ziel seiner Namensgebung, die Unterfranken-Metropole Würzburg befördern. Dieser Sonderzug bestand sogar aus zwei Zugteilen: Einem, der von München über Donauwörth, Gunzenhausen nach Würzburg fuhr und einem, der von Nördlingen über Gunzenhausen nach Würzburg fuhr. Ab Gunzenhausen rollten beide Zugteile als gemeinsamer Sonderzug über Ansbach bis Würzburg. Entsprechend umgekehrt geschah es auf der Rücktour.

Der im hannoverschen Umland ansässige Eisenbahnfreund REINHARD SCHWAGER gehört zu den ganz besonderen Fans und Bewunderern vom bemerkenswerten und beliebten Dampfloktyp S 3/6. Reinhard Schwager ließ sich deshalb die Teilnahme an der Fahrt des BEM-Sonderzuges von München nach Würzburg und zurück am 30.10.2021 nicht entgehen, zumal dieser Sonderzug die heute eher seltene Möglichkeit bot, wieder einmal in einem zumindest streckenweise S-3/6-beförderten Zug mitzufahren - genau von der letzten betriebsfähigen Maschine dieses Typs: BEM-Maschine 3673 (einst bei der DB als Lok 18 478 im Einsatz).

Die Teilnahme an dieser spektakulären Sonderzugfahrt durch bayerische und fränkische Lande nutzte S-3/6-Fan Reinh. Schwager ebenfalls in alter Manier zur An- und Abreise nach/von München auf möglichst interessanten Wegen, in möglichst interessanten Zügen und mit möglichst interessanten Triebfahrzeugen.

So etwas ist durchaus auch heute noch realisierbar, wenngleich die bestehenden Möglichkeiten weitaus reduzierter und bescheidener sind als noch vor 50 Jahren. Von seiner Gesamttour incl. Sonderzugfahrt berichtete Bahnfreund Reinhard Schwager dem LBE-Express, der die Beschreibung dieser interessanten Reise nun in den sich anschließenden Zeilen lesenswerten Platz finden läßt.

## Anreise Hannover - München am 29.10.2021

Der Berichterstatter Reinhard Schwager begann die beschriebene Reise am Freitag, d. 29. Oktober 2021 in Hannover Hbf mit Benutzung des hier um 5.19 Uhr abfahrenden ICE-Zuges 591, der ihn nach Mannheim brachte, wo die planm. Ankunft im dortigen Hbf um 8.27 Uhr vorgesehen war. ICE 591 traf dort aber erst 10 Min. später ein, wodurch der Anschlusszug ICE 101 nach Basel nicht mehr erreicht wurde. Der war in Mannheim Hbf pünktlich um 8.35 Uhr abgefahren. Der Berichterstatter mußte deshalb auf den Folgezug ausweichen, bei dem es sich um den ECE 151 handelte. Das war immerhin einer der sehr wenigen Reisezüge, die mit einem schweizerischen Schnellfahr-Triebzg. aus italienischer Fertigung (Fahrzeugtyp ETR 610 - diese RABE 503) von Frankfurt/M. in die Schweiz fahren. Häufiger sind diese auch äußerlich zieml. ungewönl. präsentierenden Elektro-Triebzüge der SBB auf der Verbindung München-Zürich anzutreffen; aber es gibt auch für diese in Deutschland gattungsmäßig als ECE geführten Züge Leistungen nach/von Frankfurt/Main.

Der ECE 151, den der Berichterstatter zwangsläufig ab Mannheim benutzte, brachte ihm gleich die Fahrt in einem interessanten Zug, der den Hbf in Mannheim pünktlich um 8.47 Uhr verließ. In Karlsruhe stellte sich aber an dem für die Fahrt des ECE 151 am 29.10.2021 eingesetzten ETR-610-Triebzuges eine Fahrzeug-Störg. ein, die dem EC 151 eine erste Verspätung von 20 Min. brachte. Eine weitere derartige Störung folgte in Freiburg/Br. und erhöhte die Fahrzeitverlängerung für EC 151 auf 40 Minuten. Im Bereich des Güterbahnhofes von Basel erhöhte sich diese durch eine kurzfristige Streckensperrg., für die der unerlaubte Aufenthalt von Personen im Gleisbereich sorgte. Mit 120 Min. Verspätg. erreichte EC 151 schließl. den Badischen Bhf. in Basel.

Hier verließ der Berichterstatter diesen ECE und stieg um in einen IRE-Zug, in dem er auf der DB-Hochrheinstrecke bis Singen/Htw. weiterfuhr. Das in einem DB-Dieselmotortriebzug der Baureihe 612. In Singen wurde dann in einen elektr. SBB-Triebzug umgestiegen, mit dem es auf dem hier elektr. Teil der Hochrheinstrecke bis ins benachbarte Konstanz weiterging, wo die Ankunft um 15.50 Uhr war. Auf dem Wasser des schwäbischen Meeres ging es dann um 16.00 Uhr per Bodensee-Katamaran nach Friedrichshafen, von wo aus die Reise dann wieder auf Schienen fortgesetzt wurde. Das zunächst mit einem weiteren DB-Dieselmotortriebzg. der Bau. 612 nach Lindau-Reutin. Hier erfolgte Umstieg in den dritten auf dieser Reise benutzten 612-Dieselmotortriebzug der DB Regio AG, mit dem es von Lindau-Reutin um 18.15 Uhr nach München gehen sollte. Doch diese RE-Fahrt fand bereits nach kurzer Zeit in Buchloe ihr Ende, weil ein Motorschaden an dem für sie eingesetzten 612-Triebzug die Fortsetzung verhinderte. Die wurde ersatzweise von Buchloe bis München Hbf im ECE 197 absolviert, der aus einem ETR-610-Triebzg. der SBB bestand, wodurch der Berichterstatter nun schon zum zweiten Mal an diesem Tag zu einer Fahrt in einem derartigen 'Italo'-Triebzug kam. Der fuhr nun auch ohne weitere Störung bis München, wo der Berichterstatter um 21.15 Uhr mehrere Stunden nach seiner geplanten Ankunft im Hbf eintraf. Ein von mehreren Bahnpannen begleiteter erster Reisetag ging zzu Ende, als d. Bahn- und Reisefreund R. Schwager hier sein Hotel für d. erste von zwei Übernachtungen in München aufsuchte.

Am Beginn der  
Anreise von  
Hannover nach  
München stand  
die Fahrt im  
ICE 591, des-  
sen Triebzug-  
Spitze das  
ICE-Fahrzeug  
812 043 der  
DB Fernverk.  
AG bildete.

Foto:  
Reinhard  
Schwager.





Von Mannheim Hbf bis Basel Bad. Bhf. wurde der unterwegs von Fahrzeug-,Störungen betroffene ECE 151 benutzt, der auf dem oberen der obigen Bilder während einer von diesen am italienischen ETR-610-Triebzug hervorgerufenen Störung im Hbf von Freiburg/Br. zu sehen ist.

Ab Basel Bad. Bhf. fand die Fortsetzg.d.Reise von der Leine an die Isar im Dieseltriebzug 612 127 der DB Regio AG statt, der am 29.10.2021 als IRE-Zug auf der DB-Hochrheinstrecke unterwegs war und als solcher unten im Badischen Bhf.von Basel abgebildet ist. Dieser DB-Regio-Triebzug präsentiert sich in der Farbgebung des Landes-SPNV in Baden-Württemberg.

Fotos: Reinhard Schwager.

BEM-Sonderzugfahrt  
München - Würzbg.  
und zurück am  
30.10.2021

Bayerisches Eisenbahnmuseum



Würzburger Land

Die erste der beiden  
Übernachtg. des  
Berichterstatters in  
München endete mit  
geplant frühem Auf-  
stehen; denn am  
zweiten Reisetag  
stand für ihn die  
Teilnahme an der: am  
30.10.2021 statt-  
findendem EBM-  
Sonderzugfahrt von  
München nach Würzbg.  
auf dem Programm.

Unterwegs mit der  
bay. S<sup>3</sup>/6 3673  
nach Würzburg

Und die begann im Bhf. München-Pasing am o. a. Oktober-Samstag um 8.01 Uhr. Von hier über Augsburg, Donauwörth u. Treuchtlingen wurde der o. a. Sonderzug von der zum Fahrzeugpark der Bayern Bahn Betriebsgesellschaft mbH (BYB) gehörenden Elektrolok 110 262 gezogen. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine ehem. DB-Ellok, die von der Deutschen Bundesbahn fabrikneu am 13.9.1962 unter der Betr.-Nr. E 10 262 in Dienst gestellt wurde. Ab 1968 setzte die DB diese Lok unter der Betr.-Nr. 110 262 ein, mit der sie 1994 auch von der Deutschen Bundesbahn zur DB Bahn AG kam. Die ließ sie sofort in eine Güterzg.-Ellok der Baur. 139 umbauen, wodurch diese Lok nun als Masch. 139 262 im Güterzg.-Dienst zum Einsatz kam. Im April 2016 wurde sie an die Bayern Bahn Betriebsgesellsch. mbH (BYB) verkauft, die sie wieder in die frühere Lok 110 262 zurück versetzten und ihr dabei auch die alte blaue Farbgebung früherer E-10- bzw. 110-Zeiten zurück gaben. Das macht diese BYB-Ellok nicht zuletzt auch für die Beförderg. von Sonder-Reisezügen attraktiv. Vor allem kommt die BYB-Lok 110 262 aber vor Güterzügen zum Einsatz, die sie außerhalb der nicht elektrifizierten BYB-Bahnlinien auf den Strecken der DB befördert.

Am 30.10.2021 zog die o.a. BYB-Ellok aber auch mal wieder einen Reisezug. in Form des BEM-Sonderzuges München-Würzburg. Der bestand wagenmäßig aus ehem. DB-Schnellzugwagen, d. heute ebenfalls d. BYB gehören. Außerdem enthielt er einen Buffetwagen aus ehem. Bestand der DDR-Mitropa, der jetzt d. gastronomischen Versorgung in BEM-Sonderzügen dient. In dem, der am 30.10.2021 von München nach Würzbg. und zur. rollte, wurde in diesem ex-Mitropa-Wagen auch gleich nach Sonderzug-Abfahrt in München ein zünftiges bayer. Frühstück mit Brezeln und Weißwurst angeboten. In weiterer Fahrt dann andere kulinarische Spezialitäten aus bayerischer Küche.

In Gunzenhausen wurde der beschriebene Sonderzug mit dem zu ihm gehörenden Zugteil vereinigt, der am 30.10.2021 von Nördlingen n. nach Würzbg. verkehrte. Der bestand ebenfalls aus ehem. DB-Schnellzugwagen der BYB und rollte v. Nördlingen nach Gunzenhausen auf der ehem. DB-Strecke, die jetzt der BYB gehört und von ihr betrieben wird. Dabei beförderte d. o. a. Zugteil ab Nördlingen die S-3/6-Dampflokom 3673 der BYB. In Gunzenhausen wurde dieser Zugteil mit dem des BEM-Sonderzuges vereint, der von München aus hierher kam. Der so gebildete Gesamt-Sonderzug bestand nun aus neun Wagen und wurde von Gunzenhausen über Ansbach bis Würzburg von der BEM/BYB-S-3/6-Dampflokom 3673 befördert. Die BYB-Ellok 110 262 fuhr ab Gunzenhausen im genannten Gesamtzug an dessen Schluss mit, um so auch die Energieversorgung seiner Wagen zu unterstützen.

Den Hbf der fränkischen Main-Metropole Würzbg. erreichte der BEM-Sonderzug von München und Nördlingen 50 Min. nach der hierfür planm. vorgesehenen Zeit um 13.30 Uhr. Für das S-3/6-Dampfross schloss sich die Versorgung mit Wasser u. Kohle sowie die Rückfahrt-Vorbereitg. im ehem. Bw an; für die Sdztg.--Passagiere ein Stadtbummel.

Um 16.47 Uhr begann dann pünktlich wieder die Rückfahrt des beschriebenen BEM-Sonderzuges nach Nördlingen und München, wobei seine Beförderg. erneut der BEM/BYB-Dampflok 3673 oblag. Die gesamte Sonderzg.-Rückfahrt erfolgte auf dem umgekehrten Weg der Hintour. In Gunzenhausen wurden die Wg. des Zugteils nach München abgehängt und die Ellok 110 262 übernahm sie hier erneut - nun für die Rückbeförderg. nach München.

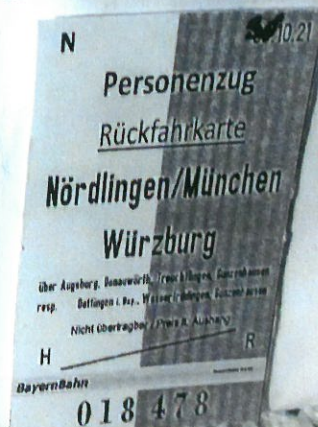
Die Dampflok 3673 fuhr mit den übrigen Wagen des BEM-Sonderzuges 'Würzburger Land' von Gunzenhasen auf BYB-Gleis nach Nördlingen zurück. Der Münchener Teil dieses Zuges gelangte mit BYB-Ellok 110 262 um 21.30 Uhr nach München-Pasing zurück u. damit 13 Min. nach der planmäßig vorgesehenen Rückkunft. Eine schöne und gelungene Sonderzugfahrt mit interessanten Lokomotiven quer durch das Bundesland Bayern fand damit ihr Ende.

Für ihren norddeutschen Teilnehmer und Berichterstatter Reinhard Schwager schloss sich die zweite Hotelübernachtg. seiner beschriebenen Gesamtreise in München an.

# BayernBahn GmbH

BayernBahn GmbH, Adamstr. 12, 86720 Nördlingen

Herrn  
Reinhard Schwager





Das obere der obigen Bilder entstand am Morgen des 30.10.2021 im Bhf. München-Pasing, den zum Aufnahme-Zeitpunkt gerade ein Kesselwagen-Zug durchführ, den zwei 140-Elektrolokomotiven d. PRESS GmbH beförderten. Die vordere war die PRESS-Lok 140 017. Bei beiden abgebildeten PRESS-140ern handelt es sich um ehem. DB-Lokomotiven. Neben an wartete am Bahnsteig bereits der BEM-Sonderzug nach Würzburg, dessen Wagen am linken Bildrand erkennbar sind. Zu diesen Wagen gehörte auch ein Buffetwagen aus früherem MITROPA-Rollmaterial der DR. Er ist unten abgebildet. Alle anderen Wagen des genannten Sonderzuges waren solche aus ehem. DB-Fahrzeug-Beständen.  
Fotos: Reinhard Schwager.



# Würzburger Land

Sonderzug

BayernBahn

BayernBahn GmbH

## Nördlingen -

## Oettingen i. Bay. - Wassertrüdingen -

## Gunzenhausen -

## Würzburg Hbf und zurück

Von München-Pasing bis Gunzenhausen wurde auch der BEM-Sonderzug nach Würzburg von einer ehem. DB-Elektrolok befördert - genau handelte es sich um die Lok 110 262, heute bei der 'Bayern Bahn GmbH' (BYB) im Einsatz. In Gunzenhausen wurde der o. a. Sonderzug mit dem BEM-Sonderzug vereinigt, der am 30.10.2021 von Nördlingen nach Würzburg fuhr. Ihn beförderte die histor. BYB-Dampflok 3673, die dann von Gunzenhausen bis Würzburg die Beförderung der auf dieser Strecke gemeinsam fahrenden BEM-Sonderzüge von München und Nördlingen nach Würzburg übernahm. Auf dem oberen Bild ist der Lokwechsel am Sonderzug München-Würzburg im Bhf. Gunzenhausen zu sehen. Ellok 110 262 verschwindet von der Spitze dieses Zuges und Dampflok 3673 steht zusammen mit den Sonderzug-Wagen von Nördlingen zur Übernahme bereit.

Fotos: Reinhard Schwager.



Das neben stehende Bild zeigt, wie sich die BYB-Dampflok 3673 am 30.10.2021 im Bhf. Gunzenhausen in Bewegung setzt, um hier die Wagen des BEM/BYB-Son-zg.v.München nach Würzbg.zur Weiterbeförderg. zu übernehmen. Bis Gunzenhausen war dieser Sonderzug von der BYB-Ellok 110 262 befördert worden. Sie fuhr hier, wie auf dem mittleren Bild zu sehen, an das Zugende und wurde hier an den Zugschluss gehängt, um als Wagen abgebügelt die Fahrt im o.a. Zug an dessen Ende fortzusetzen. An diesem Sdgg.-Ende ist 110 262 abgebügelt in Gunzenhausen auf dem unteren Bild zu sehen.

Fotos:  
Reinhard  
Schwager.





Die neben stehenden Bilder zeigen die vereinigten BEM/BYB-Sonderzüge von München u. Nördlingen am 30.10.2021 mit ihrer Zugmaschine, der S-3/6-Dampflok 3673, nach Ankunft am Ziel dieser Züge, dem Hbf der Unterfranken-Metropole Würzburg.

Fotos:  
Reinhard  
Schwager.





Die BEM/BYB-Dampflokomotive 3673 präsentierte sich auch während der BEM/BYB-Sonderzugfahrt von München und Nördlingen nach Würzburg am 30.10.2021 in ihrer alten, äußeren Ursprungsgestaltung der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahn und mit der Betr.-Nr. dieser früheren Länder-Staatsbahn.

Fotos: Reinhard Schwager.

# Fahrplan *Würzburger Land*

DPE 74201 (33.5) – München-Pasing – Augsburg Hbf -  
Donauwörth –Treuchtlingen - Würzburg Hbf  
**Verkehrstag: Sa 30.10.2019**, Tfz: 18/139/140/151 (E)  
Wagenzuglast: 275 t, Wagenzuglänge: 150 m,  
Gesamtzuglänge:150 m

München-Pasing ab **8.25**

Augsburg Hbf **9.01**

Donauwörth **9.44**

Treuchtlingen **10.07**

Gunzenhausen ab **11.01**

Ansbach **11.55**

Steinach b. R. **12.16**

Uffenheim **12.25**

Marktbreit **12.33**

Würzburg Hbf an **12.41**



---

# Fahrplan *Würzburger Land*

DPE 74202 (33.5) - Würzburg Hbf – Gunzenhausen –  
Treuchtlingen – Donauwörth - Augsburg Hbf –  
München-Pasing

**Verkehrstag: Sa 30.10.2019**, Tfz: 018/139/140/151  
(E)

Wagenzuglast: 275 t, Wagenzuglänge: 150 m,  
Gesamtzuglänge: 150 m

**Würzburg Hbf** ab **16.47**

Marktbreit 17.05

Uffenheim 17.18

Steinach b. R. 17.27

Ansbach 17.59

**Gunzenhausen** ab **19.09**

**Treuchtlingen** **19.22**

**Donauwörth** **19.42**

**Augsburg Hbf** **20.10**

**München-Pasing** an **20.57**

Rückreise von München nach Hannover  
am 31.10.2021

An seinem dritten und letzten Reisetag, Sonntag, d. 31.10.2021, verließ der Berichterstatter Reinhard Schwager München bereits um 6.44 und diesmal im Hbf der bayerischen Landeshauptstadt. Das geschah in einem von München über Regensburg nach Hof fahrenden Regional-Express-Zg. der Ges. 'Arriva Länder Bahn Expr.'. kurz 'ALEX', die EVU-mäßig vom Unternehmen 'Die Länderbahn GmbH' (DLB) getragen wird. Der Berichterstatter fuhr im o.a. ALEX-Zug über dessen Gesamtstrecke von München über Regensburg bis Hof und damit erneut quer durch das Bundesland Bayern von Süd nach Nord. Den gemischt aus einstöckigen u. doppelstöckigen Wagen bestehenden ALEX-Zug, in dem am 31.10.2021 von der Isar bis an die fränkische Saale nach Hof gereist wurde, zog von München bis Regensburg die DLB-Diesellok 223 072, eine Maschine vom Typ ER 20. Was ungewöhnlich war; denn normalerweise fahren die ALEX-Züge der Verbindung München-Hof von München bis Regensburg mit einer Ellok der Baur. 182 (DLB-Ellok d. Taurus-Typs). In Regensburg Hbf wurde d. genannte ALEX-Zug von der DLB-Diesellok-Kollegin 223 063 (ebenfalls ER-20-Typ) zur Weiterfahrt über den (noch) nicht elektrifizierten Teil der Bahnverbindg. München-Regenbg.-Hof übernommen. Der Hbf der oberfränkischen Stadt Hof wurde um 10.18 Uhr erreicht.

Von hier aus erfolgte die Weiterfahrt um 10.33 Uhr in einem Dieseltriebwagen der Erfurter Bahn GmbH (EB), der als Regional-Bahn-Zg. (RB) durchgehend von Hof über Weida bis Gera fuhr. Fahrzeugmäßig erfolgte dieses in einem EB-Triebwagen vom Typ 'Regional Shuttle' (RS 1). Die Fahrt ging dabei auch über die landschaftl. schöne Nebenbahnstrecke, die von Mehltheuer über Zeulenroda unt. Bhf. nach Weida führt. Als Reinhard Schwager die RS-Fahrt auf dem Gleis dieser Strecke im Südosten von Thüringen schilderte, fühlte sich der Autor, der diese Beschreibung in diese Zeilen verwandelte, an Fahrten in Transit-Schnellzügen von West-Berlin nach Hof in den 1970er Jahren erinnert, die damals (von 118er-Diesellokomotiven des DR-Loktyps V 180 gezogen) teilweise ihren Weg über die Nebenbahnstrecke Weida-Mehltheuernahmen und ebenso an einen Sonderzug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV), der im Oktober 1990 ebenfalls mit DR-Diesellok der Baur. 118 sowie unter Eins. musealer DB-Mitteleinstiegs-Wagen auch über die o. a. Strecke rollte. Reinhard Schwager bewegte sich hier in einem der heute hier dominierenden EB-Triebwagen und erreichte in diesem den Hbf von Gera pünktlich um 11.57 Uhr.

Die Fortsetzg. seiner Reise fand dann von Gera aus in einem der von hier über Erfurt, Bebra, Kassel, Paderborn und Hamm/W. nach Düsseldorf verkehrenden IC-Züge statt. Dessen einstöckige IC-wageneinheit wurde von Gera über Weimar und Erfurt bis Gotha quer durch's sogen. 'Holzland' hindurch von der DB-Diesellok 245 023 gezogen. Die gehört zur Autozg.-Abteilmg der DB Fernverk. AG und genau zum Werk Niebüll dieser Abteilung. Der Einsatz von 245-Diesellokomotiven dieses in Nordfriesland ansässigen DB-Werkes vor IC-Zügen zwischen Gera und Gotha w so wie umgek. auf der Strecke der 'Mitte-Deutschland-Verbindg. erfolgt aber ganz planmäßig, weil für diese Aufgabe im zuständigen im thüringischen Erfurt immer noch nicht eigene Maschinen der Baur. 245 zur Verfügung stehen. Und Maschinen dieser Baur. müssen vor den o. a. IC-Zügen im Abschnitt Gera-Gotha und umgek. wegen sehr strammer Fahrzeiten auf dem Teilstück Weimar-W Erfurt-Gotha zum Einsatz kommen. 218-Kolleginnen sind hier zu langsam. Wegen der beschriebenen Erfordernisse halten sich schon seit Jahren stets jeweils zwei 245-Maschinen aus dem hohen Norden von Schleswig-Holstein im DB-Werk Erfurt auf, wovon tägl. eine die IC-Züge von Gotha nach Gera und umgek. befördert.

Am 31.10.2021, als Berichterstatter Reinh. Schwager einen dieser Züge ab Gera benutzte, oblag dessen Beförderung bis Gotha wie schon erwähnt der 'Nordfriesen'-Lok 245 023. Diese Maschine verließ den genannten IC in Gotha. Ab hier wurde er von einer 101er-Ellok der DB Fernverk. AG befördert und für den Berichterstatter endete nun auch die Fahrt mit Dieseltraktion im Verlauf der beschriebenen Reise. Am dritten Tag dieser Reise, vollzog die sich immerhin in derartiger Traktion von München bis Gotha. Für heutige Verhältnisse in Deutschland schon eine Dieselfahrt von beträchtlicher Routenlänge. Auf Umwegen hätte der Berichterstatter sogar noch von Gotha bis zum Ziel seiner Reise, nach Hannover, in und mit Dieseltriebfahrzeugen gelangen können. Das wäre aber sehr zeitintensiv gewesen und so blieb er in Gotha im IC, in dem er seit Gera mitfuhr. Auch wenn er nun die Reise erstmals an deren drittem Tag mit elektrischer Traktion fortsetzte. Immerhin gehört der genannte IC-Zug zu den wenigen IC-Zügen der DB, die zumindest noch auf einer Teilstrecke von einer Diesellok befördert werden. Und die Ellok-Fortsetzungs-Beförderung ab Gotha bot am 31.10.2021 immerhin auch eine Überraschg. Die erfolgte durch d.DB-Ellok 101 013, die kurz zuvor eine besondere Farbgeb. erhalten hatte, mit der auf das 50-jährige Bestehen des Intercity-Zugverkehrs bei der DB aufmerksam gemacht wurde und auch aktuell noch aufmerksam gemacht wird.

Im so auch von einer interessanten Ellok beförderten IC-Zug Gera-Düsseldorf, war es am 31.10.2021 von Gotha über Eisenach nicht mehr weit bis Gerstungen, wo dieser IC d.Bundesland Thüringen verließ, wodurch Mitfahrer Reinh. Schwager auch hier von Süd nach Nord durch einen großen Teil dieses Landes im Verlauf seiner beschriebenen Dreitage-Reise gefahren war - oder genauer gesagt hier vom Südosten bis in den Westen dieses Bundeslandes - von Mehltheuer bei Hof bis Gerstungen bei Bebra.

Durch das nordöstliche Hessen hindurch war anschliessend im IC-Zug Gera-Düsseldorf über Bebra schnell Kassel-Wilhelmshöhe erreicht. Dort wurde dann in den ICE 74 (Zürich-Kiel) umgestiegen, der nun in ganz unspektakulärer Restfahrt bis Hannover die beschriebene Drei-Tages-Reise des Berichterstatters beendete. Hannover Hbf wurde dabei pünktlich um 16.17 Uhr erreicht. Im Gegensatz zu ihrem ersten Tag war diese Reise also am letzten Tourentag völlig planmäßig verlaufen.

#### Fazit

Letztendlich zeigte und zeigt die beschriebene Reise, daß auch An- und Abfahrt zu und von einer interessanten Sonderzugfahrt eines eisenbahnfreundebasierten Touren-Veranstalters ebenfalls noch heute auf reizvollen Wegen, mit lohnenden Zügen und interessantem Fahrzeugmaterial fast wie vor 50 Jahren möglich ist. Und die Teilnahme an Sonderzugfahrten im Stile jener Zeit auch noch.

#### **Michael Hecht**

.... unter Verwendung eines dankenswerterweise von REINHARD SCHWAGER zur Verfügung gestellten Reise- und Fahrtberichtes.



Die Rückreise von München nach Hannover begann am 31.10.2021 im Hbf von München, von wo aus nochmals quer durch das Bundesland Bayern hindurch von Süd nach Nord in einem der von München nach Hof verkehrenden ALEX-Züge gefahren wurde. Den zog am 31.10.2021 interessanterweise auch von München bis Regensburg auf alter 'Elektro-Bahn' die zum Typ ER 20 gehörende ALEX-Diesellok 223 072, die mit diesem Zug oben am Morgen des 31.10.2021 im Münchener Hbf zu sehen ist. Normalerweise fahren die ALEX-Züge München-Hof bis Regensburg mit 182-Elektromaschinen und erst ab dort auf (noch) nicht elektrifizierter Strecke mit 223er-Diesellokomotiven. Im Hbf von Hof erfolgte dann der Umstieg in einen RB-Zug nach Gera, der aus Dieseltriebwagen der Erfurter Bahn GmbH (EB) bestand. Es handelte sich um Triebwg. vom Typ 'Regio Shuttle', die auf dem unteren Bild als o.a. RB-Zug Hof-Gera am 31.10.2021 im Hbf v. Hof abgebildet sind.

Fotos: Reinhard Schwager.



Von Gera bis Kassel erfolgte die Weiterreise am 31.10.2021 im IC-Zug Gera-Düsseldorf, den auch an diesem Tag bis Gotha eine 245-Diesellok der zur DB Fernverk. AG gehörenden Autozug-Abteilg. in Niebüll beförderte. Genau war es Lck 245 023, die auf dem oberen der neben stehenden Bilder nach Beförderung des o. a. IC-Zuges im Bhf. Gotha an dessen östl. Ende fährt, um von hier aus die umgekehrte Fahrt vor einem Gegen-IC von Gotha nach Gera zu beginnen.

Fotos:  
Reinhard  
Schwager.



**DB Fernverkehr**  
**Standort Sylt**



Wie schon erwähnt, beförderte die Diesellok 245 023 der zur DB Fernverk. AG gehörenden Autozug-Abteilg. in Niebüll den von Gera nach Düsseldorf verkehrenden IC-Zug am 31.10.2021 bis Gotha, wo sie diesen hier über die 'Mitte-Deutschland-Verbindung' rollenden Fern-Reisezug verließ. Ihn übernahm hier zur Weiterfahrt die Ellok 101 013 d. DB Fernverk. AG, wobei dieser Lokwechsel auf den obigen Bildern zu sehen ist. 101 013 verfügt aktuell über eine besondere Außengestaltung, die an an das 50-jährige Bestehen vom DB-Intercity-Zugverkehr erinnert.

Fotos: Reinhard Schwager.



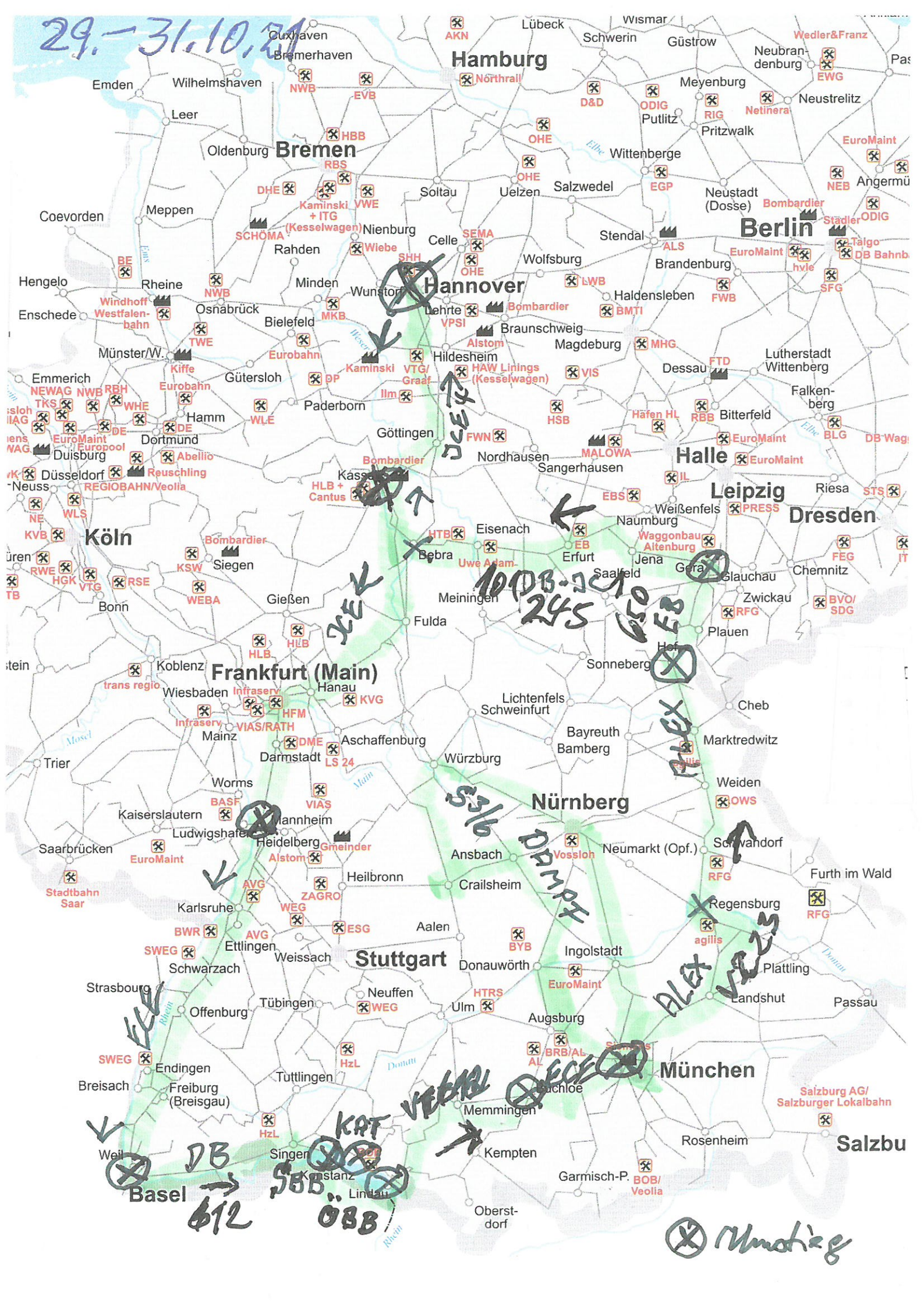
Die oberen der neben stehenden Bilder zeigen d. Ellok 101 013 d. DB Fernverk. AG in ihrer momentanen besonderen Außengestaltung mit dem IC-Zug Gera-Düsseldorf im Bhf. Kassel-Wilhelmshöhe, am 31.10.2021.

Von hier aus erfolgte die Durchführg. vom Reiserest bis Hannover im unten abgebildeten ICE 74 (Zürich-Kiel).

Fotos:  
Reinhard  
Schwager.



29.-31.10.21



Hamburg

Bremen

Hannover

Berlin

Köln

Frankfurt (Main)

Nürnberg

Stuttgart

München

Salzbu

DB  
612

KAT  
SBB  
ÖBB

DB 245

650

DAMPF

ALEX

Münchig