

Kiel kann Straßenbahn - Lübeck auch?

Wenn es nach den Vorstellungen des Vereins "Tram für Lübeck e.V." geht, wird in fernerer Zukunft eine Straßenbahn durch Lübeck rollen. Lübecker Senioren werden sich die Augen reiben. Das gab es doch alles schon einmal. Alles richtig, aber die Bahn wurde wieder abgebaut und durch Busverkehr ersetzt, den man seinerzeit passender und moderner für die Hansestadt empfand. Nach Rolle rückwärts nun also wieder eine Rolle vorwärts für das Projekt.



Der Verein, der diese Idee für Lübeck vorantreiben möchte, hatte zur Aufklärung über diesen ganzen Sachverhalt zu einem Informationsabend in das Museum für Natur und Umwelt geladen. Charlotte Stenzel moderierte und Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Hansestadt Lübeck informierte zunächst über Verkehrsstudien und bisherige hiesige Überlegungen in diese Richtung.

Hauptredner der Informationsveranstaltung war aber ein Praktiker. Nils Jänig ist Diplomingenieur und Direktor bei der Planungsfirma Rambøll, einem in Dänemark gegründeten Unternehmen, das sich mit der Umsetzung von Projekten befasst, die Nachhaltigkeit wirksam befördern. Und die haben im Norden etwas vorzuweisen. Nach einem langen, mühsamen Planungsprozess ist es ihnen gelungen, die Kieler Bevölkerung so weit von ihren Stadtbahnplanungen zu überzeugen, dass die Ratsversammlung Ende 2022 den Beschluss gefasst hat, den Aufbau einer Stadtbahn in Angriff zu nehmen.

Die hat nicht mehr viel gemein mit der Straßenbahn alten Schlages. Da gleiten moderne Züge in

futuristischem Design leise und quietschfrei über speziell dafür angelegte Grünstreifen. In einem Zug haben sechs bis acht herkömmliche Busladungen bequem Platz und das Ganze rollt idealerweise störungsfrei im nutzerfreundlichen Takt über das Netz.

Bis es soweit ist, muss allerdings viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Nils Jänig ist als Diplomingenieur natürlich zunächst einmal Techniker, fühlte sich in seiner vorbereitenden Tätigkeit in Kiel aber oftmals wie eine Mischung zwischen Baulöwe, Wanderprediger und Mediator. Man ging in die Vororte, sprach mit Bedenkenträgern aller Art und lernte genau wo alte Bäume stehen, Fledermäuse kurven und Enten mit ihren Küken die Straße queren. Da musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, aber er stellte sich der Aufgabe offensiv und jetzt ist das Projekt in trockenen Tüchern.

Wie es in der Hansestadt weitergeht ist noch nicht ganz klar. Bürgerschaftsmitglieder, Lübeck Management und Wirtschaftsförderung wurden im Publikum gesichtet, die sich das Ganze erst einmal in Ruhe anhören wollten. Irgendwann kommt die Akte dann vor die Bürgerschaft, die eine Richtungsentscheidung fällen muss. Der ökologische Nutzen ist unbestritten, die Bauzeit wird allerdings lang werden und als Welterbestadt sind die Probleme in Lübeck mit Sicherheit komplexer als in Kiel. Wenn man das ganze richtig anpackt, winken allerdings enorme Fördergelder und man hat das Gefühl, dass man in der Landeshauptstadt mit dem Projekt den Grundstein für eine umfassende Stadterneuerung und Modernisierung legt.

Letztlich darf man daher gespannt sein, in welche Richtung sich die Diskussion um eine moderne Stadtbahn in Lübeck weiter entwickeln wird. Der Link zur Vereinsseite von "Tram für Lübeck": tram-luebeck.de

Harald Denckmann 02.02.2023



Nils Jänig hat die Stadtbahn in Kiel mitentwickelt. Er kann sich ein solches Projekt auch in Lübeck vorstellen. Fotos, O-Ton: Harald Denckmann

Straßenbahn: Studie läuft

Verwaltung arbeitet an einer Analyse, die im Sommer vorliegen soll

LÜBECK. Irgendwann in diesem Sommer sind die Lübecker schlauer. Dann legt die Verwaltung eine sogenannte Potenzialanalyse vor, die erklärt, ob eine Straßen- oder Stadtbahn für die Hansestadt möglich ist. Erarbeitet wird diese Studie von dem dänischen Beratungsunternehmen Ramboll, das in Kiel die Tram vorantreibt. Denn die Landeshauptstadt ist schon viel weiter als Lübeck.

Die Untersuchung soll das Fahrgastpotenzial einer Straßenbahn in Lübeck abschätzen, Korridore für Strecken ausfindig machen, die Belastungsfähigkeit der Brücken untersuchen, ein Konzept für ein ergänzendes Busnetz erarbeiten und Aussagen zur Finanzierung und zu Fördermitteln treffen. „Städte mit Straßenbahnen erzielen Fahrgastzuwächse von 50 bis 100 Prozent“, berichtete der Verkehrswendebeauftragte der Hansestadt, Michael Stödter, auf einer Veranstaltung des Vereins „Tram für Lübeck“.

Lübeck wolle den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr in der Hansestadt von derzeit zwölf auf 20 Prozent steigern,



Städte wie Rostock haben an ihren Straßenbahnen festgehalten. 2025 soll es dort losgehen.

berichtete Stödter. Die Hansestadt hatte Anfang der 2000er-Jahre einen Nahverkehr mit Zehn-Minuten-Takt und systematischen Anschlüssen. Das wurde in den Folgejahren aus finanziellen Gründen abgebaut. Resultat: Legte im Jahr 2000 jeder Einwohner rechnerisch 200 Fahrten pro Jahr mit dem ÖPNV zurück, waren es 2019 – vor Corona – nur noch 94. In Städten mit Straßen- oder U-Bahn würden diese Zahlen nicht nur deutlich steigen, sondern auch der Autoverkehr abnehmen.

„Straßenbahnen sind ein hoch leistungsfähiges Verkehrssystem, das Städte auch noch schöner macht“, weiß der Verkehrswendebeauf-

tragte aus seinen Besuchen in französischen Städten. Allerdings könne eine Tram für Lübeck nur gebaut werden, wenn Bund und Land sich an der Finanzierung beteiligen.

Auf rund eine Milliarde Euro Investitionskosten kommt die Straßenbahn in Kiel, die von der Ratsversammlung im November beschlossen wurde und deren Streckennetz 35,8 Kilometer betragen soll. Kiel hofft auf eine 90-prozentige Förderung vom Bund. Bis zur Inbetriebnahme der ersten Linie würden noch zehn Jahre vergehen, schätzte Projektleiter Nils Jänig von Ramboll. Das dänische Beratungsunternehmen hat eine umfangreiche Trassenstudie für Kiel erarbeitet und übernimmt die Vorplanung für die Umsetzung.

Lübeck habe viel Zeit verloren, dadurch wachse jetzt der Druck auf die Entscheidungsträger, sagte Jänig. Eigentlich wollte Lübeck bereits 2010 eine Potenzialanalyse für eine Tram beauftragen. Zwölf Jahre für ein Gutachten sei eine lange Zeit, erklärte Jänig: „Die Zeit, nichts zu machen, ist vorbei.“ *dor*

LÜBECKER

NACHRICHTEN (LN) – Anf. Februar 2023

HL-live.de - Montag, der 30. Januar 2023

Bahnübergang Mönkhofer Weg ab Mittwochabend gesperrt

Der Bahnübergang Mönkhofer Weg ist von Mittwochabend, 1. Februar, 20 Uhr, bis Freitag, 3. Februar 2023, 6 Uhr, gesperrt. Das hat auch Auswirkungen auf den Busverkehr.

Die Buslinien 1, 7 und 9 werden über Kastanienallee, Ratzeburger Allee und Stadtweide umgeleitet. In der Kastanienallee wird kurz vor der Kreuzung mit dem Mönkhofer Weg eine Ersatzhaltestelle eingerichtet.



Der Bahnübergang Mönkhofer Weg ist ab Mittwochabend gesperrt. Foto: Oliver Klink
red. 30.01.2023 08:57

Die o. a. Bauarbeiten erstreckten sich ausschließl. auf den Straßenbereich des erwähnten Bahnüberganges, in dessen Bereich umfangreiche Asphaltierungsarbeiten durchgeführt wurden. D. Zug- und Eisenbahnverkehr war davon nicht betroffen und lief planmäßig weiter. Es gab aber durch diese Baustelle teilweise massive Behinderungen u. Verspätungen im Lübecker Stadtbus-Linienverkehr.

LBE-Expr./mh.

***Touristische Verkehre auf "Hein Lüttenborg" mit MAN-Triebwagen geplant.**

geschrieben von: **Strand-Straßenbahner**

Datum: 07.02.23

Es wurde ein Verein "Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz" kurz HEHS gegründet um nach Verfügbarkeit der Strecke des "Hein Lüttenborg" zwischen Lütjenburg und Malente-Gremesmühlen touristischen Eisenbahnverkehr mit historischen Fahrzeugen anzubieten.

Derzeit ist noch nicht absehbar wann das sein wird - aber die Partner vom Verein "Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V." und von den Anliegergemeinden kümmern sich intensiv um die Vorbereitungen. Eine Eigentümergemeinschaft aus dem Verein hat die Gelegenheit am Schopf gepackt und einen MAN-Schienenbus (VT23 der RSE, ex SWEG, ex MEG) erworben der dann dort fahren soll. Bis das soweit ist werden mit dem Fahrzeug andere (Sonder-)Fahrten in der Region angeboten.

Derzeit steht das Fahrzeug noch beim Verkäufer. Eine zeitnahe Überführung und Hauptuntersuchung sind vorgesehen, so dass das Fahrzeug im späteren Frühjahr zur Verfügung stehen könnte.



Das o. a. Vorhaben stellt einen weiteren und wiederholten Versuch dar, die landschaftl. schöne, aber stillgelegte Bahnlinie von Malente-Gremesmühlen nach Lütjenburg zumindest teilweise u. ansatzweise erneut mit regelmäßigem Personenverkehr auszustatten. Das ein weiteres Mal zumindest zunächst einmal für regelmäßige Fahrten touristischer Art und wiederum in Vereins-Trägerschaft. Der planmäßige, ständige Personenverkehr auf der quer durch die 'Holsteinische Schweiz' führenden, auch als 'Hein Lüttenborg' bekannten o.a. Bahnlinie wurde bereits 1976 eingestellt. Sie blieb danach aber noch für den Güterverkehr in Betrieb und es wurde auf ihrem Gleis auch umfangreicher Militärzugverkehr abgewickelt, weshalb man 'Hein Lüttenborg' mit schwerem Schienenmaterial ausrüstete und umfangreich sanierte, was aus NATO-Finanzmitteln bezahlt wurde.

Nachdem inde 1970er Jahren bereits einzelne Eisenbahnfreunde-Sonderzüge nach Lütjenburg gekommen waren, führte der Verkehrs- und Touristenverein Malente-Gremesmühlen im Sommer 1983 an einem Wochenende erstmals touristische Personenzug-Sonderfahrten zwischen Malente-Gremesmühlen u. Lütjenburg sowie umgekehrt durch.

Für diese Fahrten kam damals der historische Lübeck-Büchener Doppelstockwagen vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) mit einer DB-Diesellok der Baur. 220 zum Einsatz. Weitere Wochenend-Fahrten d. Malenter Touristenvereins schlossen sich mit versch. historischen Schienenfahrzeugen in den folgenden Jahren an, wurden dann aber von diesem Verein aufgegeben. Als Folge davon gründete sich in den 1990er Jahren in Malente-Gr. der Verein 'Hein Lüttenborg e. V.', der nun die o. a. Fahrten nach/von Lüttenburg durchführte. Das aber auch nur mit Gast-Fahrzeugen, die vornehmlich weiterhin solche histor. Art waren.

In der 2. Hälfte der 1990er Jahren gehörten Sonderzugfahrten von Hamburg, Kiel und Lübeck aus z. Programm des seinerzeitigen DB-Nostalgie-Fahrtenprogrammes, was damals oft touristische Reisezüge nach Lüttenburg brachte. Nun - oft auch solche mit DB-Dampflokomotiven. Dann aber beendete auch die DB ihr einst umfangreiches und ehrgeiziges Nostalgiefahrten-Programm. Inzwischen zog sich d. DB Netz AG von der Bahnlinie Malente-G. - Lüttenburg zurück. Der Güterverkehr war hier mittlerweile eingestellt worden und der Militärzugverkehr ebenfalls. Die genannte Strecke wurde stillgelegt, ihr Gleis aber mit Ausnahme vom Bhf. Lüttenburg nicht abgebaut. Der Verein 'Hein Lüttenborg' versuchte nun diese Strecke in eigene Trägerschaft zu übernehmen, was aber nicht gelang. Daraufhin löste sich dieser Verein auf.

Danach etablierte sich in Mal.-Gr. ein Nachfolge-Verein, der das Anfangsstück von 'Hein Lüttenborg' auf dem Gebiet der Gemeinde Malente mit einer dritten Schiene versah und hier Schmalspurbahn-Züge nach vereinfachter Gesetzgebung auf 600-mm-Spurrollen ließ, was aber schließlich behördlich untersagt wurde, woraufhin dieser Verein Malente-Gr. mit seinen Schmalspur-Fahrzeugen wieder verließ und sich in der Lüneburger Heide in der Nähe von Walsrode neu für einen ähnlichen, noch heute bestehenden Schmalspurbahn-Betr. niederließ. Die dritte Schmalspurbahn-Schiene im Verlauf von 'Hein Lüttenborg' wurde dort, wo sie hier lag, wieder entfernt und auf einem Teil der Lüttenburger Bahn fanden nun ausschließl. Normalspur-Draisinenfahrten eines anderen Betreibers statt. Diese Fahrten gibt es aber inzwischen auch nicht mehr, so daß aktuell auf dem Gleis von 'Hein Lüttenborg' gar nichts mehr rollt.

Zwischenzeitlich bildete sich in Malente-Gr. eine Interessengruppe, die sich eine dauerhafte Wiedereinführung von regulärem Personenverkehr auf der Schiene nach/von Lüttenburg zum Ziel setzte. Hierfür wurde der Einsatz von neuartigen Mini-Triebwagen mit Solar-Antrieb angestrebt. Man bemühte sich auch darum, 'Hein Lüttenborg' auf die offizielle Liste des Landes Schleswig-Holst. zur Wiedereinführung v. Personenverkehr auf stillgelegten Bahnstrecken setzen zu lassen. Das aber (zumindest bislang) vergeblich, und auch um die 'Solarbahn' nach Lüttenburg wurde es wieder ruhig.

Nun also ein erneuter Verein, der ein weiteres Mal ständige Fahrten touristischer Art auf der Strecke von 'Hein Lüttenborg' anbieten möchte. Diesmal mit eigenem Fahrzeug ganz regulärer und normaler Art in Form eines MAN-Schienenbusses. Was nun tatsächl. daraus wird, bleibt abzuwarten. Wie gesagt, 'Hein Lüttenborg's' Gleis liegt noch zum größten Teil, wenn auch inzwischen nicht mehr im besten Zustand. Im ehemaligen Bahnhof von Lüttenburg sucht man Gleise aber heute vergebens. Auf seinem Gelände hat mittlerweile ein Einkaufsmarkt seinen Platz gefunden.

Immerhin verfügt der o. a. Verein schon für die mögliche Wiederbelebung von 'Hein Lüttenborg' über ein eigenes Fahrzeug.

Michael Hecht



Für mögliche und momentan (wieder) angestrebte Personenzugfahrten touristischer Art v. Malente-Gremsmühlen nach Lütjenburg und umgekehrt ist der Einsatz eines MAN-Schienenbusses vorgesehen. Der würde hier dann zum ständigen Betriebsbild vom Malenter Bhf. gehören. Eine echte Rarität an dieser Stelle bildeten am 1.5.1973 (DI), vor fast genau 50 Jahren also, zwei MAN-Schienenbusse der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN), die auf dem obigen Bild am genannten Tag (dem Maifeiertag von 1973) im o.a. Bhf. zu sehen sind. Es handelt sich genau um die AKN-Schienenbusse VT 2.17 und VT 2.20, die am 1.5.1973 Malente-Gremsmühlen im Verlauf einer Sonderzugfahrt der 'Freunde der Eisenbahn e. V.' (FdE) von Hamburg aus besuchten. Sie befuhren während dieser Fahrt aber (leider) nicht die Bahnlinie nach Lütjenburg und blieben während ihres Aufenthaltes im Bhf. Malente-Gremsmühlen in dessen Lübeck-Kieler Bahnhofsteil stehen. Der Beginn der Bahnlinie nach Lütjenburg mit besonderem Bahnhofsteil ist im rechten Bildteil erkennbar. Er ist heute schienenmäßig nicht mehr mit dem o. a. Haupt-Bahnhofsteil verbunden! Die AKN-Eisenbahn setzt schon seit längerer Zeit keine MAN-Schienenbusse mehr ein. Derartige Fahrzeuge sind bei der AKN nicht mehr vorhanden.

Während die oben abgebildeten MAN-Schienenbusse der AKN am 1.5.1973 im Verlauf der damaligen FdE-Sonderzugfahrt v. Hambg. im Bhf. v. Mal.-Gremsm. Aufenthalt hatten, hielt in diesem Bhf. auch der damals von Flensburg nach Kreiensen verkehrende Fern-Eilzug E 1765, der seinerzeit von Kiel bis Bad Harzburg ganz planmäßig durch eine der 1973 im Bw Braunschweig beheimateten 216-Diesellokomotiven der DB befördert wurde. Dadurch kam es im o.a. Bhf. am ersten Maitag von 1973 zu einer an dieser Stelle extrem seltenen Begegnung von AKN-Schienenbussen und einer Braunschweiger DB-Lok der Baur. 216. Auf dem unteren Bild ist zu sehen, wie sie mit dem E 1765 in den Malenter Bhf. hineinfährt. Fern-Eilzüge wie der E 1765 fahren hier bereits seit 1988 nicht mehr. Heute halten hier planmäßig nur noch Triebzüge. Lokbespannte Züge findet man in diesem Bhf. u. im Verlauf seiner Bahnlinie Lübeck-Kiel im Regelbetrieb seit dem Dezember 2022 nicht mehr.

Fotos: Michael Hecht.

EINE ZWEITE LOLLO
IM KULTURLOKSCHUPPEN NEUMÜNSTER

Die einstige, zum legendären 'Lollo'-Typ gehörende DB-Diesellok V 160 002 wurde 1960 bei den Krupp-Werken gebaut und am 20.2. 1961 von der Deutschen Bundesbahn in Betrieb genommen. Bis zum Sept. 1973 war sie ausschl. in Bahnbetriebswerken der Bundesbahndirektion Hamburg beheimatet - vom 1.5.1963 bis zum 26.6.1967 dabei auch im Bw Lübeck, wo sie dann am 1.1.1968 ebenfalls ihre DB-EDV-Betr.-Nr. 216 002 erhielt. 1973 kam sie dann unter der für nunmehr ausschl. planmäßige Güterzug-Beförderungen ins Ruhrgebiets-Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

Am 18.3.1979 musterte die DB die beschriebene 'Lollo' aus und verkaufte sie anschl. im Juni 1980 an d. Metallverwertungs-Firma Layritz im Bayer. Penzberg. Die verkaufte diese Lok an das spanische Unternehmen Comsa weiter, das sie für Bauzugdienste in Sappien einsetzte. Das teilweise umgerüstet auf spanische Gleis-Breitspur, teils aber auch in Regelspur beim Bau von neuen Normalspur-Strecken in Spanien.

2010 holte der in Osnabrück ansässige Eisenbahn-Unternehmer Albert Merseburger die ehem. DB-Diesellok V 160 002 bzw. 216 002 unter großen Mühen und mit viel Aufwand nach Deutschland zurück. Merseburger war damals auch der 1. Vorsitzende vom bekannten Verein 'Dampflokfreunde Osnabrück e. V.', wo die Lok zunächst am Vereins-Standort in Osnabrück in die Reihe fand. In der Folge wurde sie im Merseburger-Auftrag im DB-Aw Bremen sowie im Netinera-Werk in Neustrelitz wieder betriebsfähig hergerichtet. Eine Maßnahme, die 2015 erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Unter der Nr. 216 002 beförderte die beschriebene 'Lollo' als F Fahrzeug des Unternehmens Merseburger anschliessend Auftragszüge in ganz Deutschland. Darunter waren auch Sonder-Reisezüge von eisenbahnfreunde-gestützten Fahrtenveranstaltern, aber auch schwere Güterzüge. Basis-Standort außerhalb von ihren deutschlandweiten Einsätzen blieb für 216 002 Osnabrück. 2018 erlitt sie einen Schaden, der zu ihrer Abstellung zwang. Die erfolgte zunächst in Harpstedt, dem Endpunkt der zur Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH (DEH) gehörenden Bahnlinie von Delmenhorst. Von hier kam die Merseburger-Lollo dann zurück zu ihrem früheren Standort bei den Osnabrücker Dampflokfreunden, deren Vorsitzender aber nun nicht mehr Albert Merseburger war. Er erhielt 2022 vom o. a. Verein die Aufforderung, seine 'Lollo' vom genannten Vereins-Standort in Osnabrück zu entfernen!

In dieser Situation erreichte den o. a. Osnabrücker Eisenbahn-Unternehmer und Eisenbahnfreund Albert Merseburger das Angebot der Jutta & Dr Thomas-Kittel-Stiftung für die Beherbergung und Unterstellung der Lok 216 002 in dem zu dieser Stiftung gehörenden Kulturlokschuppen Neumünster, dem ehem. Bw Neumünster. Dieses Angebot nahm Merseburger sofort an und am 8.12.2022 wurde diese Lok in dem von Duisburg nach Padborg verkehrenden 'Northliner'-Güterzug ab Osnabrück bis Neumünster mitgeschleppt, wobei die 'Lollo' gleich hinter der diesen KV-Zug befördernden 181-Ellok der Firma Schlunß Eisenbahn Logistik GmbH (SEL) mitgeführt wurde.

Inzwischen hat 216 002 nun in Neumünster eine neue Heimat im dortigen Kulturlokschuppen gefunden und erhalten. Diese Lok wurde unlängst mit einem neuen Motor ausgerüstet. Es wurde ihr alter, aber komplizierter und wartungs-intensiver Maybach-Motor gegen einen weitaus problemfreieren Mercedes-Motor vom Typ MB 16 V652 T TB ausgetauscht. Eine Maßnahme, zu der Lübecker Lok- und Lollo-Experten mit weitreichenden Erfahrungen auf diesem Gebiet den Unternehmer und Bahnfreund Albert Merseburger von Anfang an stets geraten hatten. Der Stelle aber zunächst mehr lokhistor. Aspekte in den Vordergrund, ließ sich aber nach einer Reihe von versch. Maybach-Motorschäden in seiner Lollo davon überzeugen, diese Lok doch auf Mercedes-Maschine umzustellen, zumal ihm glücklicherweise ein derartiger Motor von Mercedes noch zur Verfügung stand. Der ist nun eingebaut und es spricht inzwischen alles dafür, daß die Lok 216 002 bald wieder betriebsfähig in den Betriebseinsatz gelangen und auf Fahrt gehen kann. Sie soll dann auch wieder Sonder-Reisezüge von eisenbahnfreunde-gestützten Touren-Veranstaltern befördern. Das unter anderem auch von Neumünster aus.

Mit der beschriebenen Lok 216 002 ist nun bereits eine zweite Maschine des legendären Lollo-Typs im Kulturlokschuppen Neumünster vorhanden; denn hier ist ja seit 2019 auch die dem DB Museum gehörende und vom Verein 'Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V.' (HEL) betreute Schwester-Loki V 160 003 abgestellt. Die bleibt aber aller Voraussicht nach nicht betriebsfähig.

Von den einst insgesamt neun Lokomotiven des Lollo-Typs, die am Anfang wie schon erwähnt alle ihre Heimat in der Bundesbahndirektion Hamburg hatten, sind damit immerhin zwei Exemplare in das Gebiet dieser einstigen BD zurückgekehrt. Und deren jetziger Standort Neumünster ist für diese 'Lollo's' gar nicht mal so völlig untypisch. Zwar waren die 'Prototyp-V-160' hier nie Bw-mäßig beneimtet; aber sie fuhren von Hamburg aus immer wieder hierher und waren im mittleren Holstein alles andere als unbekannt.

Von den einst neun 'Lollo'-Lokomotiven (V 160 bzw. 216 001-009) wurden die Maschinen 005, 007, 008 u. 009 von der DB ausgemustert und anschl. zwischen 1978 und 1984 in deren Aw Bremen verschrottet. Die Masch. 001 und 006 wurden nach DB-Ausmusterung nach Italien an dortige Bahn-Unternehmen verkauft, von denen sie nach einiger Einsatzzeit in Italien aber dort schadhafte abgestellt wurden. Auch 'Lollo' 004 gelangte nach DB-Ausmusterung nach Italien und wartet dort nach Jahren der Abstellung in Genua auf einen Generalumbau in eine moderne Lok, der aber nun begonnen haben soll. Die o. a. 'Erst-Lollo' V 160 bzw. 216 001 wurde von Italien aus 2020 an das deutsche Unternehmen 'Deutsche Privatbahn' (DP) veräußert. Im Auftrag dieser Firma erhielt die o. a., seit vielen Jahren nicht mehr betriebsfähige 'Lollo' im August 2021 vom Unternehmen Altmark Rail in Oebisfelde ihre alte histor. DB-Ursprungs-Farbgebung zurück. In der präsentiert sie sich heute museal als nicht betriebsfähiges Ausstellungsstück im Eisenbahnmuseum in Altenbeken. Die in Neumünster vorhandene DB-Museums-Lollo V 160 003 wurde v. Anfang an nach DB-Ausmusterung als museal erhaltene Lok bei der DB bzw. deren Museum. Zeitweise war sie dabei sogar betriebsfähig u. infolge musealen Standorte waren Oberhausen und Lübeck !

Von ursprüngl. neun Lollo-Maschinen sind also immerhin noch fünf Lokomotiven erhalten. Wenngleich auch im Moment leider keine einzige betriebsfähig.

Die Namensgeberin dieses Loktyps, der am 16.1.2023 im Alter von 95 Jahren verstorbene italienische Filmstar Luigina (Gina) Lollobrigida wurde übrigens vor vielen Jahren aus deutschen Eisenbahnfreunde- und Museumskreisen brieflich darauf aufmerksam gemacht, daß sie als die Namensgeberin für einen doch sehr bekannten deutschen Diesellok-Typ gilt. Die noch weitaus berühmtere Filmdiva aus Italien reagierte und antwortete auf diese Nachricht sehr positiv und zeigte sich über das ungewöhnl. Namenspatronat äußerst erfreut.

Nun gibt es nur noch die 'Lollo's' auf Schienen; aber das noch immerhin in fünffacher Version.

Alles Gute weiterhin für dieses Lollo-Vermächtnis ganz besonderer Art.

Michael Hecht



Am 8.12.2022 (DO) wurde die 'Lollo'-Diesellok d 216 002 der Osnabrücker Firma Albert Merseburger in dem von Duisburg nach Padborg verkehrenden 'Northliner'-KV-Zug von Osnabrück nach Neumünster überführt, wobei die 'Lollo' auf dieser Überführungsfahrt gleich hinter der den genannten KV-Zug befördernden 181-Ellok der Firma Schlunß Eisenbahn Logistik GmbH (SEL) eingereiht war. Das obere der obigen Bilder zeigt ihn mit seinen beiden interessanten Lokomotiven am 8.12.2022 bei seiner Ankunft in Neumünster, wo die Vorserien-216 abgehängt und von d. 181-Ellok-Kollegin noch ins Gelände des Kulturlokschuppens Neumünster rangiert wurde, was auf dem unteren Bild zu sehen ist. Die Lokomotiven 181 215 und 216 002 gehörten beide einst zum Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn, die diese Lokomotiven auch 1974 und 1961 fabrikneu beschaffte. Die Zweisystem-Ellok 181 215 gehört heute der Firma SEL und trägt bei ihr eine creme-rote Farbgebung im einstigen 'TEE-Look'. Außerdem erhielt sie zusätzl. zu ihrer Nr. am 2.10.2022 auch den Namen 'Holstein', den sie nun auch an ihren Längsseiten zeigt. Die momentan noch nicht wieder betriebsfähige Diesellok 216 002, die inzwischen wieder ihre alte Ursprungs-Nr. V 160 002 trägt, ist wie schon erwähnt im Eigentum des Bahnunternehmers und Eisenbahnfreundes Albert Merseburger und ihre künftige Heimat wird der Kulturlokschuppen in Neumünster sein.

Fotos: HEL.

Die neben stehenden Bilder zeigen die Elektrolok 181 215 der Firma Schlüß Eisenbahn Logistik GmbH (SEL) am 2.10.2022 (SA) im Gelände vom Kultur-Lokschuppen Neumünster, wo diese ehem. DB-Lok an diesem Tag auf den Namen 'Holstein' getauft wurde. Einige 181er-Maschinen trugen schon bei der DB Namen. 181 215 gehörte aber nicht dazu. Sie erhielt am 2.10.2022 erstmals einen Namen. Ihre rot-beige Farbgebung in d. Art von einstiger TEE-Lackierung hatte sie im Auftrag der Firma SEL bereits vorher erhalten.

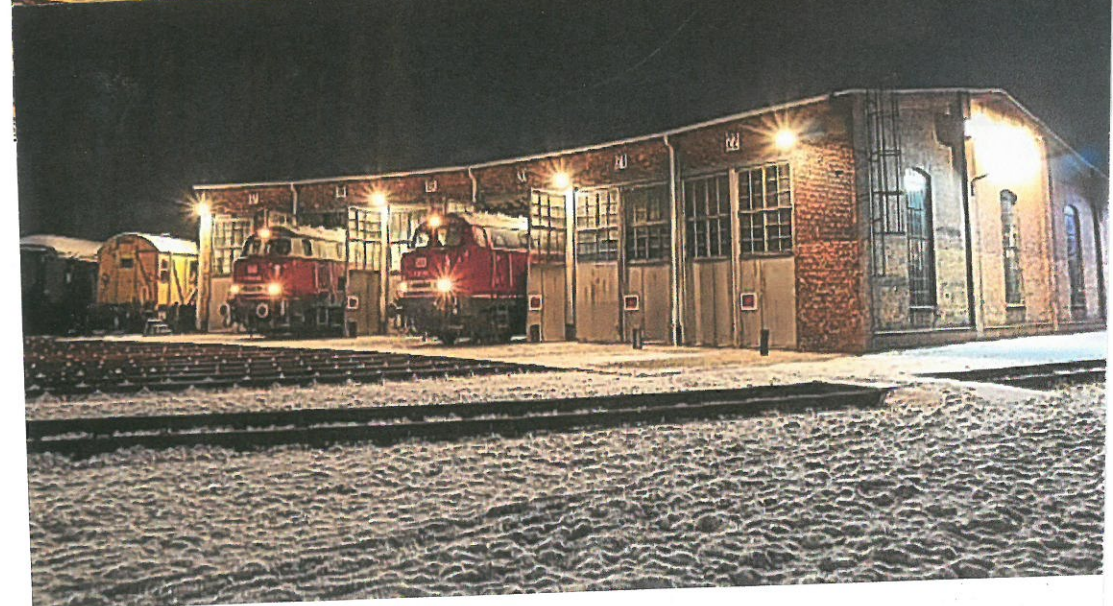
Fotos:
Andrea Hammer.



Bei den Zweisystem-Elektrolokomotiven der Baureihe 181.2 trug zu Bundesbahn-Zeiten keine dieser Maschinen einen Anstrich in TEE-Farben. Die ersten von diesen 'Europa'-Lokomotiven, die die DB für grenzüberschreitende Durchgangs-Lokläufe nach Luxemburg und Frankreich beschafft hatte, präsentierten sich in blauer Farbgebung, die meisten von ihnen dann in beige-blauer Lackierung. Ende der 1980er Jahre und in den 1990er Jahren erhielten die 181er-Maschinen dann die bekannten roten DB-Farbgebungen. Einige von ihnen trugen außer ihren Betriebsnummern bei der DB auch die Namen von lothringischen, luxembg. u. saarländischen Städten, Gemeinden u. Regionen.

Die neben stehenden Bilder zeigen die 'Lollo'-Diesellok V 160 002 an ihrem neuen Heimat-Standort, dem Kultur-Lokschuppen in Neumünster kurze Zeit nach ihrem dortigen Eintreffen, das am 8.12.2022 stattfand. Hier zeigte sich diese dem Osnabrücker Bahn-Unternehmen Alb. Merseburger gehörende 'Lollo' auch gleich zusammen mit ihrer ebenfalls im Kultur-Lokschuppen Neumünster untergebrachten Schwester-Maschine V 160 003, die zum Fahrzeug-Bestand des DB Museums gehört und nicht betriebsfähig ist. Merseburger-Kollegin V 160 002 (NVR-Nr. 216 002) befindet sich dagegen in der betriebsfähigen Wiederaufarbeitg., die sobald als mögl. in Neumünster abgeschlossen werden soll, damit diese 'Lollo' erneut unterwegs sein kann.

Fotos: IKN.



Gina "Lollo" Lollobrigida Namensgeberin der V 160 "Lollo" - gestorben

Noch im Dezember hatten wir stolz den exklusiven Neuzugang der historischen Großdiesellok V 160 002 „Lollo“ in den KulturLokschuppen Neumünster gemeldet. Damit beherbergt der KulturLokschuppen exklusiv zwei von nur noch vier existenten Exemplaren dieser Lokbaureihe.

Nun ist die Namensgeberin des Spitznamens “Lollo” – die italienische Schauspielerin Gina Lollobrigida – am 16.01.2023 mit 95 Jahren gestorben. Mögen die noch existenten Maschinen dieser markanten Vorserienbaureihe sowohl den Ruhm als auch das Alter der legendären Filmdiva erreichen!



50er-ERSTLING HAT NEUE
MUSEUMS-HEIMAT ERHALTEN

Neben der 'Lollo'-Diesellok 216 002 fand im Dezember von 2022 auch eine histor. Dampflok in dem im ehem. Bw Neumünster untergebrachten Kulturlokschuppen Neumünster eine neue Bleibe. Es handelt sich um keine geringere Maschine als die Lok 50 001, also die Erstlok der legendären und in sehr vielen Exemplaren gebauten Lokbaureihe 50. Deren Erst-Exemplar wurde 1939 bei den Henschel-Werken für die Deutsche Reichsbahn gebaut. Nach dem 2. Weltkrieg gelangte diese Güterzug-Dampflok in den Fahrzg.-Bestand der Deutschen Bundesbahn, die sie am 5.12.1974 ausmuster- te und danach an das bahnbegeisterte Architektenpaar Ralf Schüler und Ursulina Schüler-witte verkaufte. Das übereignete die o. a. 'Ur-50er' 1987 dem Deutschen Technik Museum (DTM) in Berlin zur weiteren musealen Erhaltung dieser bemerkenswerten Lok. Diese Erhaltung fand dann in dem zum DTM im einstigen West-Berlin gehörenden Lokschuppen vom ehem. Anhalter Bhf. in Berlin statt.

In der jüngsten Vergangenheit hat das weiterhin in Berlin und dort im Gelände vom einstigen Anhalter Bhf. ansässige DTM umfangreich mit einer Neukonzeption seines Dauerausstellungs- bereiches Schienenverkehr begonnen. In der Vorbereitung zur Verwirklichung dieses völlig überarbeiteten und neu gestalteten Konzeptes muß im DTM-Bereich dringend notwendiger und umfang- reicher Platz geschaffen werden, wozu einige Fahrzeug-Exponate das DTM verlassen müssen. Diese Fahrzeuge wurden vom genannten Berliner Museum anderen musealen Einrichtungen außerhalb von Berlin als Leihgaben zur weiteren Erhaltung überlassen. Zu den hierfür ausgewählten Fahrzeugen gehörten die Dampflok 50 001 sowie ein BRyl.446-Halbspeisewagen und damit ein interessanter, den berühmten 'Kakadu'-Halbspeisewagen ähnliches Gastronomie- Fahrzeug, dessen Sitzbereich aber im Gegensatz zu den 'Kakadu'- Kollegen ausschl. 2. Wagenklasse (Kakadu; Nur 1.Kl.) und Groß- raum Sitzanordnung (Kakadu: Abteile) ein absolutes Einzelstck. darstellt.

Er und die Dampflok 50 001 sollten nach gründlicher Prüfung vom DTM nach Norddeutschland abgegeben werden und hier in den Kultur- lokschuppen Neumünster. 50 001 dort als DTM-Leihgabe an die Jutta & Dr Thomas Kittel-Stiftung und der BRyl-Wagen in Fest- überlassung an den Verein 'Historische Eisenbahn-Fahrzeuge e. V. (HEL), der seine Fahrzeugsammlg. seit 2019 ebenfalls im o. a. Lokschuppen in Neumünster (dem ehem. Bw Neumünster) untergebracht hat. Der gemeinsame Umzug der beiden o. a. DTM-Museumsfahrzeuge von Berlin nach Neumünster fand dann am Ende vom Dez.2022 auch tatsächlich statt, wobei diese Fahrzeuge auf eigener Achse auf dem Schienenweg v. Berlin ins mittlere Holstein überführt wurden. Hierfür wurde vor allem Dampflok 50 001 nach 35-jähriger (!) Standzeit im DTM-Museum in einwöchiger Arbeit von der Heilbron- ner Firma HDS wieder lauffähig hergerichtet. Das gleiche geschah parallel mit dem BRyl-Halbspeisewagen.

Die Überführg. der beiden o. a. Museumsfahrzeuge von Berlin nach Neumünster fand dann in der Nacht vom 20. zum 21. Dezember 2022 als 'Schadfahrzeug-Zug' (Schad) statt. Neben der Lok 50 001 und dem BRyl-Wagen wurden dabei der ABM-Wagen und der Gesellschafts- wagen 'Hanse Treff' vom HEL-Verein als Bremsfahrzeuge mitge- führt. Diese beiden HEL-Wagen waren am 18.12.2022 (SO) noch als Verstärkungswagen in den an diesem Advents-SO auf der Museumsbahn- strecke Bergedorf-Geesthacht angebotenen und von deren Dampflok geführten Personenzügen der Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisen- bahn (GE) verwendet worden.

Danach begaben sich die genannten HEL-Wagen im Schleppe der sich in alter dunkelblauer 'Europalok'-Farbgebung präsentierenden 181-Ellok der Firma Schlunß Eisenbahn Logistik GmbH (SEL), genau der Lok 181 204, als Leerzug von Hamburg nach Berlin, wo im DTM Gelände die von hier nach Neumünster zu überführenden Fahrzeuge, also die Lok 50 001 u. der BRyl-Wagen aufgenommen wurden.

Der so gebildete, von der o. a. SEL-Ellok beförderte 'Schad'-Zug trat dann am Abend vom 20.12.2022 (DI) seine Fahrt von Berlin nach Neumünster an. Das bis Hamburg in der Nacht vom 20. zum 21.12.2022 auf der direkten Strecke! Bei einer zugelassenen Hg. von lediglich 45 km/h und mit div. Zwischenhalten zur permanenten Lagerprüfung bei Lok 50 001. Unter diesen Voraussetzungen konnte sich der beschriebene Schad-Zug natürlich nur in den Nachtstunden auf der Direktstrecke Berlin-Hamburg bewegen, wobei es bewundernswert ist, welche komplizierten und auch langsamen Spezial-Zugtouren doch (glücklicherweise) von der DB Netz AG auch auf ihren Hochleistungsstrecken überhaupt zugelassen werden.

Die, die sich in der Nacht vom 20. zum 21.12.2022 auf dem Direktweg über Nauen, Wittenberge, Ludwigslust, Hagenow Land und Büchen von der Spree an die Elbe bewegte, tat dieses ohne größere Probleme. Der Hamburger Hbf wurde dabei ohne Halt in Durchfahrt auf seinem Gleis 5 eine halbe Stunde vor der hierfür vorgesehenen Zeit um kurz nach 6 Uhr morgens am 21.12.2022 passiert und von hier aus rollte der o. a. Überführungszug ohne weitere Probleme ebenfalls auf dem Direktweg nach Neumünster, wo er am Morgen dieses Tages eintraf und die von Berlin hierher gebrachten Fahrzeuge an ihren künftigen Standplätzen im Kulturlokschuppen Neumünster untergebracht wurden.

Die Maschine 50 001 ist hier nicht die erste Dampflok aus ehem. Bundesbahn-Fahrzeugbestand. Im genannten Schuppen hatte bereits vorher und hat hier noch die 1939 bei Borsig gebaute Güterzug-Dampflok 41 271 ihren Platz: Sie gehört den Reandsburger Eisenbahn-Freunden e. V. (REF). Diese einst bei der DB mit Ölfuerg. versehene Lok wird unter alter DB-EDV-Nr. 042 271 im Kulturlokschuppen Neumünster als nicht betriebsfähiges Exponat erhalten. Außerdem befinden sich in diesem histor. Lokschuppen als Vertreterinnen der Dampftraktion noch die ehem. dänische DSB-Dampflok F 654 (gebaut 1949 bei Frichs) und eine 1919 bei O & K geertigte Werk-Dampflok vom ehem. Gaswerk in Karlsruhe. Diese bildet im o. a. Lokschuppen sogar die einzige betriebsfähige Dampflok.

Zu den hier vorher insgesamt drei Dampfzügen kam am 21.12.2022 nun die nicht betriebsfähige Lok 50 001 als DTM-Leihgabe hinzu. Sie bleibt unabhängig von ihrer nun neu aktuell mittelholsteinischen Heimat im Eigentum des DTM-Museums in Berlin. Der dort bislang erhaltene BRyl-Halbspeisewagen wurde dem HEL-Verein dagegen wohl fest überlassen. Dieser Verein plant die betriebsfähige Wiederherstellung dieses Gastronomie-Fahrzeug-Exoten auf Schienen und die Aufnahme in den von ihm geplanten Sonderzug-Wagenpark, der unter der Bezeichnung 'Holsteiner Land' auf Reisen gehen soll und bislang nur aus zwei betriebsfähigen Eigen-Wagen besteht. Allerdings präsentiert sich der als Ergänzung nun hinzu gekommene BRyl-Halbspeisewagen äußerlich recht gut, im Innenbereich aber einschl. aller Kucheneinrichtungen (soweit überhaupt noch vorhanden) als Ruine. Hier ist bis zur vollständigen Wiederherstellung noch sehr viel zu tun, wenn sie denn überhaupt gelingt.

Der Platz, der im DTM in Berlin durch die Abgabe der Lok 50 001 und des BRyl-Wagens in diesem Museum geschaffen wurde, füllte man hier in einer ersten Stufe vom neuen DTM-Konzeptes übrigens mit den historischen S-Bahn-Triebköpfen 167 035 (S-Bahn Berlin) und 471 462 (S-Bahn Hamburg). Die weitere Abgabe von Dampflokomotiven nach außerhalb plant das Berliner DTM übrigens nach derzeitigerem Stand nicht.

Michael Hecht



Das neben
stehende
Bild zeigt
die Lok
50 001 nach
Ankunft an
ihrem neu-
en Museums-
Standort,
dem Kultur-
Lokschuppen
Neumünster.

Foto: IKN.



Das obere der obigen Bilder zeigt die Museums-Dampflok 50 001 kurz vor dem Beginn ihrer Überführung von Berlin nach Neumünster im Gelände vom DTM in Berlin, wo diese Dampflok von der zum DTM gehörenden Diesellok Nr. 2 bewegt und rangiert wurde. Sie ist hinter dem o. a. Dampfross erkennbar. Die zweiachsige DTM-Diesellok Nr. 2 wurde 1957 bei Orenstein & Koppel gebaut u. damals von der Landespostdirektion Berlin für den Verschub v. Postwagen in dem im ehem. Dresdner Bhf. v. Berlin untergebrachten Postamt verwendet. Diese Lok trug auch dort die Betr.Nr. Nachdem im o. a. Postamt der Schienenbetrieb aufgegeben wurde, kam die beschriebene Berliner Postamt-Diesellok 1986 ins DTM, wo sie heute noch weiterhin als Rangierlok im dortigen Gelände verwendet wird. Ende Dez. z. B. für den Verschub von 50 001 vor deren Überführg. nach Neumünster. Diese Dampflok war von 1939 bis 1974 (also 35 Jahre lang) bei d. DR und der DB im Einsatz. Seit 1987 stand die Lok 50 001 ohne jede Bewegung im Berliner DTM abgestellt. Foto: DTM.



Der Überführungs-Sonderzug, mit dem die Museums-Dampflok 50 001 in der Nacht vom 20. zum 21.12.2022 mit 45 km/h Höchstgeschwindigkeit von Berlin über Nauen, Wittenberge, Ludwigslust, Hagenow L., Büchen, Hamburg Hbf u. Elmshorn nach Neumünster gezogen wurde schleppte die oben abgebildete Elektrolok 181 204 der Firma Schlunß Eisenbahn Logistik GmbH (SEL), die sich heute wieder in ihren alten und ursprünglichen blauen Ursprungs-Farbgebung präsentiert. In diesem Überführungszug, dessen nächtliche Langsamfahrt völlig problemlos verlief (Durchfahrt durch Hamburg Hbf, Gleis 5 30 Minuten vor Plan 1) wurde auch ein bislang zum Berliner DTM gehörender BRYL-Halbspeisewagen mitgeführt, den der Lübecker HEL-Verein käuflich vom DTM übernommen hat. Der genannte Verein strebt eine betriebsfähige Aufarbeitung dieses ein Unikat darstellenden Wagens in Neumünster an. Auf dem unteren Bild ist er noch im DTM-Gelände in Berlin zu sehen.

Fotos: HEL.

Die SEL-Ellok 181 204 trägt neben ihrer Betr.-Nr. auch den Namen 'Rügen'. Den erhielt sie bei einer Hauptuntersuchung, die im Auftrag ihres heutigen Eigentümers, der Firma SEL, 2020 in der Bahn-Hauptwerkstatt in Mukran auf Rügen durchgeführt wurde. Dabei gelangte sie auch wieder zu ihrem blauen Ursprungs-Anstrich zurück. Bei d. DB trugen einige 181-Masch. wie bereits erwähnt ebenfalls Namen. 181 204 gehörte aber nicht dazu. Sie erhielt erst (genau am 4.6.2020) ihren jetzigen Namen: Rügen.

ORIENT-EXPRESS IN GADEBUSCH
- EINE KLEINE BILD-NACHLESE

Im Dezember vom vergangenen Jahr wurde im LBE-Express über die Aufstellung eines Schlafwagens aus dem ehem. Orient-Express im Freigelände des historischen Bahnhofes in der mecklenburgischen Stadt Gadebusch und d. dortigen 'Station Burgsee' berichtet. Dieser 1941 gebaute Wagen, der am Jahresende von 2022 nach Gadebusch überführt wurde (worüber damals auch d. LBE-Express berichtete), soll im o. a. Gelände künftig als Hotelunterkunft dienen. An dieser Stelle sollen noch einige Bilder vom musealen Eisenbahn-Fahrzeug-Neuzugang in Gadebusch erscheinen, die dort alle in winterlicher Atmosphäre kurz nach der Aufstellung des Orient-Express-Wagens am 10. Dezember 2022 (SA) entstanden.



Ein höchst interessanter musealer Fahrzeug-Neuzugang im Freigelände des historischen Bahnhofs in Gadebusch: Der einst von d. CIWL-Gesellschaft im legendären Orient-Express eingesetzte Schlafwagen mit seiner Original-Nr. 3913. Der Wagen stand in seiner jüngeren Vergangenheit nicht mehr betriebsfähig bei der Firma Brenner & Brenner in Wien abgestellt. In Österreich erfolgte letzte Wageneinstellg. für dieses Fahrzeug beim dortige Verein d. Eisenbahnfreunde in Wien (VEF). Er trägt äußerl. noch immer seine ursprüngl. CIWL-Embleme in fester massiver Metallausführg. Sie enthalten auch Elemente des belgischen Königswappens; denn beim CIWL-Betreiber des Orient-Express handelte es sich um ein belgisches Unternehmen!



Fotos:
Andreas Wilde.



Diese Bilder zeigen den Orient-Expres-Wagen Nr. 3913, wie er sich aktuell im Innenbereich auch noch an seinem neuen Stand- u. Heimatort im mecklenburgischen Gadebusch präsentiert. Die Inneneinrichtg. dieses interessanten Fahrzeuges ist noch komplett erhalten !!!

Fotos: Andreas Wilde.





Auch hier noch einmal ein Blick in d. Innenbereich vom 'Gadebuscher Orient-Expr.-Wagen'. Da fühlt man sich doch schnell an den Film 'Mord im Orient-Express' von 1974 mit Filmstars wie Richard Widmark, Albert Finney, Sean Connery und Ingrid Bergman erinnert. Der wurde damals mit den Wagen gedreht, zu denen auch das jetzige Gadebuscher Orient-Expr.-Fahrzeug gehört und wahrscheinl. war auch dieses Fahrzeug in der für den o. a. Film verwendeten und eingesetzten Wageneinheit enthalten.

Fotos: Andreas Wilde.





Gut und stilvoll verkleidet
präsentieren sich auch die
maschinellen Anlagen und
Armaturen vom etwas über
80 Jahre alten Orient-Expr.-
Wg. Nr. 3913, der nun ein
Stück museale Eisenbahn-
Romantik internationaler
Art dauerhaft ins mecklen-
burgische Gadebusch gebracht
hat.

Fotos: Andreas Wilde.

Auch diese Bilder zeigen nochmals die Fahrzeugnachbarschaften vom ehem. Orient-Expr.-Wg.Nr.3913 an seinem neuen Standort gleich neben dem histor. Bhf. in Gadebusch. Teils handelt es sich um Fahrzeuge, die dort an diesem Wagen in Form der ODEG-Triebwagen, die auf d.Strecke Schwerin-Rehna im SPNV unterwegs sind und am o.a. Wagen vorüber rollen, teils um Fahrzeuge, die neben dem Orient-Express-Wg. ebenfalls wie er über einen ständigen, festen Standplatz zur musealen Erhaltung verfügen (ehem. DR-Diesellok 118 256 und 'Honecker'-Schlafwagen).

Fotos:
 Oben + Unten =
 Andreas Wilde.
 Unten =
 Michael Hecht.



Der Orient-Expr.-Schlafwagen, der nun seinen Platz in der Nähe vom histor. Bahnhof der mecklenburgischen Stadt Gadebusch gefunden hat, ist an seinem neuen Standort und Heimatort von viel Eisenbahnwelt umgeben! Wie es sich für ein solches Fahrzeug auch gehört! Gleich nebenan verläuft das Streckengleis der Bahnlinie Schwerin-Gadebusch-Rehna, auf der die Dieseltriebwagen der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (ODEG) heute im Taktfahrplan pendeln. Einer von diesen Triebwagen ist oben zu sehen, als er 10.12.2022 am Orient-Express-Wagen auf seiner Fahrt von Schwerin nach Rehna vorbei rollt. Auf der gegenüber liegenden Seite steht in Gadebuscher Orient-Express-Wagen-Nachbarschaft die ehem. DR-Diesellok 118 256, die sich als Standobjekt heute ebenfalls zu d. am o.a.Bhf.erhaltenen Museums-Schienenfahrzeugen gehörend präsentiert.

Fotos:
 Oben + Unten =
 Andreas Wilde.
 Mitte =
 Michael Hecht.



DR
61 50 70-80 106-8
Salon



Die ehem. DR-Diesellok 118 256 steht im Freige-lände vom histor. Bahnhof in Gade-busch zusammen mit einem Schlafwagen der ursprünglich zum DDR-Regierungs-zug gehörte u. 2014 im o. a. Gelände aufgestellt wurde. Als damals erstes museales Fahrzeug an dieser Stelle. Dieser Wagen dient hier heute als Hotelunterkunft, so wie es bald auch bei dem hier nun neu aufgestellten Orient-Expr.-Wagen der Fall sein soll.

Fotos:
Andreas Wilde.

Die sechssachsige Diesellok, die heute zum Museums-Schienenfahrzeug-bestand in Gade-busch gehört, wurde 1967 bei d. LKM-Wer-ken in der DDR für deren Deutsche Reichsbahn gebaut und von ihr am 18.10.1967 unter d. Nr. V 180 256 in Betrieb genommen. 1970 erhielt sie d. Nr. 118 256 und nach Ausrüstg. mit neuem Motor ab 30.7.1990 als 118 656. Am 1.1.1992 erhielt sie d. Nr. 228 656. Aber bereits am 27.6.1992 musterte d. DR diese Lok aus. Sie hatte danach versch. private Besitzer; zuletzt auch als betriebs-fähige Lok die Firma Locon AG, die sie unter der Nr. 301 ein-setzte. 2018 wurde sie in Gadebusch als Mus.-Standlok aufgestellt u. präsentiert sich dort heute wieder in alter DR-Außengestalt. unter alter 118er-Nr.





Fotos:
Michael
Hecht.

In den 1980er Jahren wurden einige damals noch vorhandene Wagen aus dem alten und legendären CIWL-Luxuszug 'Orient-Express' von der Bremer Waggonbau GmbH (dem Nachfolge-Unternehmen der legendären bremischen Firma 'Hansa Waggon') aufwendig und muster-gültig restauriert. Die teilweise erst in den 1940er Jahren gebau-ten Fahrzeuge wurden nach ihrer betriebsfähigen Wiederherstellung für den Einsatz in touristischen Sonderzügen verwendet, die weiterhin unter dem Markennamen 'Orient-Express' rollten. Das nun zu versch. Zielen in Europa. Auch in Deutschland war der touristische 'Orient-Express' mit seinen nostalgischen Original-Wagen fortan nicht wenig unterwegs und absolvierte zwischen 1996 und 1998 auch nicht wenige öffentl. Sonderzugfahrten in Hamburg u. Schleswig-Holstein, wobei seine Wagen hier sowohl von Museums-Dampflokomotiven als auch von histor. Diesellokomotiven befördert wurden. Diese Fahrten mit Orient-Expr.-Wagen auf DB-Strecken im Bereich der ehem. BD Hamburg wurden sowohl vom schweizerischen Mittelthurgau-Reisebüro (MTB) als auch von der DB im Rahmen von deren damaligem 'Nostalgie-Fahrten-Programm' angeboten. Sie führ-ten den 'Orient-Express' damals auch mehrmals nach Lübeck !!! Ein erstes Mal 1996, als seine legendären Wagen hier im Hbf mit der DB-Diesellok 215 010 im Verlauf einer Sonderzugfahrt von Hamburg nach Kiel (hin über Lübeck, zurück über Neuenünster) auftauchten und kurzen Aufenthalt in der Trave-Hansestadt hatten. Während dieses Aufenthaltes ist dieser 'Orient-Express'-Sonderzug mit seiner Lok 215 010 oben im Lübecker Hbf zu sehen. Diese DB-Diesellok lief aber im o. a. Sonderzug nur als Schluß-maschine am Zugende mit; denn seine eigentliche Zuglok war vorne die Museums Dampflok 01 519. Zu deren Unterstützung war aber in diesem Sonderzug auch die damals in Süddeutschland beheimatete o. a. DB-Diesellok enthalten, die seinerzeit zum Bw Ulm ge-hörte. In Lübeck genauso ein Exot wie Dampflok 01 519; denn 215-Diesellokomotiven stellten in Lübeck eine große Seltenheit dar. Planmäßig kamen sie hierher nur in den Jahren 1970 bis 1973, als das Bw Flensburg kurzzeitig solche Lokomotiven beheimatete. Die DB-Diesellok 215 010 wurde 1969 bei den Krupp-Werken gebaut. und danach von der Deutschen Bundesbahn vor allem vom Bw Ulm aus eingesetzt. Bei der DB AG kam sie zunächst zur DB Regio AG, die sie aber im Mai 2001 an die heutige DB Cargo AG verkaufte. Die baute sie unter Entfernung der Zugheiz-Einrichtungen (Dampfkes-sel) 2002 in eine Güterzug-Lok mit der neuen Betr.-Nr. 225 010 um. Am 5.8.2014 übernahm die DB Bahnbau Gruppe diese Lok und setzt sie heute noch unter der Nr. 225 010 und nunmehr im gelben Anstrich im Bauzugdienst ein.

Einige Impres-
sionen vom
aktuellen planm.
Eisenbahnbetrieb
in Gadebusch am
Tag, an dem dort
vom LBE-Expres-
d. Orient-Expr.-
Wagen 3913 bes-
sucht und
fotografiert
wurde. Nebenan
rollten die
Dieseltriebwagen
der Ostdeutschen
Eisenbahn-Gesell-
schaft mbH (ODEG)
auf dem Strecken-
gleis der von
Schwerin über
Gadebusch nach
Rehna führenden
'Radegast-Bahn'
vorüber. Eine
Strecke der
DB Netz AG, die
im Planbetrieb
aber ausschl.von
den Triebwagen der
ODEG befahren wird.
Bei ihnen handelt
es sich um Fahr-
zeuge vom Typ
'Regio Shuttle'
(RS 1). Am 10.12.
2022, an dem die
neben stehenden
Bilder aufgenommen
wurden, war unter
anderem der abgebil-
dete ODEG-RS
VT 650.13 auf der
Radegast-Bahn im
SPNV-Einsatz. Auf dem
unteren Bild fährt er
am histor. Bhf. von
Gadebusch vorbei, d.
heute neben guter
Gastronomie auch ein
Eisenbahn-Museum zur
Radegast-Bahnhistorie
enthält. Die Radegast-
hauptstadt Gadebusch
präsentierte sich am
10.12.2022 ausgespro-
chen winterlich.



Fotos:
Andreas Wilde.

Dort, wo jetzt im Umfeld des Bahnhofes in Gadebusch histor. Eisenbahn-Fahrzeuge ihren musealen Standplatz haben, befand sich einst der Güterbhf.d.Radegast-Hauptstadt.Bis in die erste Hälfte d.1990er J.wurde er noch genutzt,danach kaum noch.Seine Gleise waren aber noch befahrbar und am 28.11.1998 hielten sich hier auch die Fahrzg.eines Advents-Sonderzuges v.Lübeck auf,d.Gadebusch damals besuchte. Die Fahrt dieses Sonderzuges wurde vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) veranstaltet,der dafür wagenmäßig seinen seinerzeit von ihm erhaltenen u.betriebenen histor. Doppelstockwg. DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) einsetzte.Im Bereich der Radegast-Bahn wurde der o.a. VLV-Sdzzg. (Name: VLV-Radegast-Express) ab/bis Schwerin von der DR-Museums-Dampflo 91 134 befördert. In Gadebusch standen beide Sdzzg.-Fahrzeuge während ihres dortigen Aufenthaltes im Bereich vom ehem. Güterbhf.,den es heute nicht mehr gibt. Hier haben die in unseren Tagen in Gadebusch als Standobjekte u."Hotelunterkünfte" erhaltenen Museums-Fahrzg.ihren Platz,wobei ihre Gleise aber keine Verbindg.zum benachbarten Strecken-gl.d.Radegast-B.haben. D.VLV gibt es seit 2012 nicht mehr.D.v.ihm bis 2011 erhaltene ehem. Lübeck-Büchener Doppel-decker hat seinen Platz nicht mehr betriebsfähig heute im Freigelände vom DB Museum in Nürnberg. Er hätte auch gut in die Sammlung der in Gadebusch erhaltenen Museums-Fahrzg gepaßt u.wäre damit in d. Nähe seiner einstigen Heimat in Lübeck. Dort gibt es kein einziges museales Schienen-Fahrzg. mehr. SEHR TRAUERIG !!!!!!!
Fotos: Michael Hecht.



BAHNHÖFE

IN GADEBUSCH

EINST & JETZT

Fotos:
Michael Hecht



Auf dem oberen Bild ist ein damals hier noch als 'Stadt-Express' (kurz SE) bezeichneter SPNV-Zug im Jahre 1998 auf seiner Fahrt von Schwerin nach Rehna im damaligen Bf. der mecklenburgischen Stadt Gadebusch zu sehen. Die Personenzüge der von Schwerin über Gadebusch nach Rehna führenden 'Radegast-Bahn' waren damals noch solche der DB Regio AG und fuhren lokbespannt mit DB-Diesellokomotiven der Baureihe 219 (im abgebildeten Fall mit Lok 219 155). Das aber immerhin im Wendezugbetrieb, wobei die 219er-Maschine ihre aus drei einstöckigen Wagen bestehende Zugeinheit von Schwerin nach Rehna schob. 2001 ging der gesamte SPNV der 'Radegast-Bahn' von der DB Regio AG auf das Unternehmen 'Mecklenburg Bahn' über, das hier nur noch Triebwagen einsetzte. 2005 ging die Mecklenburg Bahn in der Firma Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) auf, die künftig für die Triebwagen-Fahrten im SPNV nach/von Rehna sorgte. Am 15.12.2013 übernahm dann die Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft mbH (ODEG) den SPNV der Radegast-Bahn und setzte hier fortan ihre Diesellokomotiven vom Typ 'Regio Shuttle' (RS 1) ein, was noch heute so ist. In der ersten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts wurde in der Nähe des vorherigen Bahnhofs in Gadebusch ein neuer Haltepunkt als Ersatz für den alten Bf. eröffnet. Der alte Bf. wurde nun in ein Bahnhofs-Museum mit angeschlossener Gastronomie umgestaltet. Der Ersatz-'Bahnhof' präsentiert sich als triste, gebäudeleise Haltepunkt-Anlage im Einheits-Muster, die auf dem unteren Bild am 10.12.202 mit RS-Triebwagen VT 650.86 der ODEG auf seiner Fahrt von Schwerin nach Rehna zu sehen ist.