

Vom 7. bis zum 9. April 1972, vor etwas über genau fünfzig Jahren also, führte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte e. V. (DGEG) ihre traditionelle Jahrestagung in Hamburg durch. Es war die fünfte Veranstaltung dieser Art für die damals noch junge DGEG, die 1967 gegründet wurde und sich schnell durch ihre umfangreiche Tätigkeit einen anerkannten Namen in der langsam im Aufbau begriffenen Szene des bundesdeutschen Eisenbahnfreunde- und Museumsbahnwesens auf Vereinsbasis verschaffte. Die jeweils einmal im Jahr stattfindende Jahrestagung bildete von Anfang an einen Mittelpunkt im Kreis der sich rasch erweiternden DGEG-Veranstaltungen. Rund um die turnusmäßige DGEG-Vereins-Jahreshauptversammlung wurde ein umfangreiches Rahmenprogramm mit interessanten Fahrten und Besichtigungen in der bunten Welt des Schienenverkehrs geboten. Und das stets in einer anderen Stadt der damaligen Bundesrepublik. Fest stand stets nur der Termin dieses jährlichen DGEG-Zentraltreffens, das stets am Wochenende nach dem Osterfest seinen Platz hatte und sich dann vom Freitag bis zum darauffolgenden Sonntag, an einem verlängerten Wochenende also, vollzog. Insofern hatten die DGEG-Jahrestagungen von Anfang an starke Ähnlichkeit mit den legendären „Bundesverbandstagen“ vom knapp zehn Jahren vor der DGEG entstandenen BDEF, des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF), der zu einem Zentraltreffen der ihm angeschlossenen Vereine seit 1958 stets für die Zeit zwischen Christi Himmelfahrt und dem Folge-Sonntag einlud. Das stets auch in eine andere bundesdeutsche Stadt und auch mit einem umfangreichen Begleit-Rahmenprogramm rund um die faszinierende Eisenbahn-Welt.

Wie der BDEF schon vorher, so lud auch die DGEG ihre Mitglieder schon relativ bald nach ihrer Gründung für die Durchführung der DGEG-Jahrestagung nach Hamburg ein. Die DGEG tat dieses für ihre Jahrestagung 1972, die vom 7. bis zum 9. April 1972 an der Elbe stattfand und von einem interessanten Rahmenprogramm begleitet wurde. Am 7.4.1972 (FR) fanden jeweils eine Besichtigung des damals noch von Dampfloks-Beheimatung bestimmten Bahnbetriebswerkes in Hamburg-Rothenburgsort sowie auf der Baustelle der noch in der Errichtung befindlichen Hamburger City-S-Bahn statt. Außerdem eine Sonderzug-Rundfahrt auf den Gleisen von Hamburg's Hafenbahn, wofür eine V-60-Diesellok der DB mit alten Eilzugwagen eingesetzt wurde. Samstag, d. 8.4.1972, stand dann nicht nur ganz im Zeichen der DGEG-Hauptversammlung, sondern auch in dem einer umfangreichen Fahrt auf dem Gleisnetz der sich zwar schon stark in Auflösung befindl., aber doch noch mit einigen interessanten Strecken ausgerüsteten Straßenbahn in der Elb-Metropole. Sonntag, d. 9.4.1972 war wie jeder Sonntag der DGEG-Jahrestagungen von einer umfangreichen Eisenbahn-Sonderzug-Exkursion geprägt. Im Falle der Hamburger DGEG-Tagung hatte die unter Dampfloks-Einsatz von Hamburg aus quer durch Schleswig-Holstein hindurch Flensburg zum Ziel.

Traditionell standen die meisten Veranstaltungen einer jeden DGEG-Jahrestagung auch Nicht-Mitgliedern, also Personen außerhalb der DGEG offen.

Der an dieser Stelle und 50 Jahre später zurück blickende Berichterstatter, der kein Mitglied der DGEG war, konnte dadurch auch an zwei der zum Programm der Hamburger DGEG-Jahrestagung 1972 gehörenden Veranstaltungen teilnehmen. Genau waren dieses die Straßenbahn-Sonderfahrt in Hamburg am 8.4.1972 und die Eisenbahn-Sonderzugfahrt von Hamburg nach Flensburg und zurück am 9.4.1972.

Für die DGEG-Straßenbahn-Sonderfahrt in Hamburg am 8.4.1972 kamen zwei hintereinander her im Konvoi rollende, aus jeweils zwei Fahrzeugen bestehende Züge zum Einsatz. Der erste dieser Züge bestand aus dem zum V-6-Typ gehörenden Triebwagen 3585 (gebaut 1952 bei LHB) und dem Beiwagen 3522 (gebaut 1928 bei Falkenried), wobei der genannte Beiwagen schon zum Fahrtzeitpunkt ein vom VVM-Verein erhaltenes Museums-Fahrzeug im Originalzustand seines Baujahres darstellte. Der zweite Zug setzte sich aus dem ebenfalls zum V-6-Typ gehörenden Triebwagen 3639 (gebaut 1952 bei Falkenried) und dem V-7-B-Beiwagen 4385 (gebaut 1957 bei O&K). Bei allen o.a. Wagen handelte es sich um jeweils vierachsige Fahrzeuge. Als dritter Zug kam eine weitere aus einem V-6-Tw u. einem V-7-Bw best. Einh. zum Eins.  
Die o.a. Straßenbahn-Sonderfahrt begann am 8.4.1972 in Hamburg in der Endschleife Adenauer-Allee neben dem Hamburger ZOB und in Hbf-Nähe. Diese Schleife trug seinerzeit noch das HHA-Kürzel „AAS“ und bildete 1972 auch den Endpunkt für die HHA-Straßenbahnlinien 2, 9 und 11.

Die in der o.a. Schleife beginnende DGEG-Sonderfahrt hatte dann von hier aus auf dem HHA-Straßenbahnnetz den folgenden streckenmäßigen Verlauf: Adenauerallee Schleife – Hbf – Veddel (Endstelle Li. 14) – Betriebshof Krohnskamp – Betriebshof Lokstedt – Niendorf (Endstelle Li. 4) – Grindelberg – Bhf. Dammtor (Schleife) – Eppendorfer Weg – Allee – Rödingsmarkt – Schulterblatt – Eppendorfer Weg – Osterstr. – Betriebshof Langenfelde – Bhf. Dammtor.

Am Hamburger Dammtorbhf. endete die beschriebene DGEG-Straßenbahn-Sonderfahrt. In ihrem Verlauf konnten im Betriebshof Langenfelde auch weitere vom VVM-Verein museal erhaltene HHA-Straßenbahnwagen besichtigt werden, die erst 14 Tage zuvor, genau am 25.3.1972 (SA), vom Betriebshof Altona (Schützenhof; gleich neben dem Altonaer Bhf. der Eisenbahn) aus in den Betriebshof Langenfelde zur dortigen Abstellung überführt worden waren, weil der HHA-Betriebshof in Altona seinerzeit kurz vor seiner endgültigen Schliessung für den Straßenbahnbetrieb stand, die dann auch bald danach vollzogen wurde. Außerdem wurde im Verlauf der Hamburger DGEG-Straßenbahn-Sonderfahrt am 8.4.1972 auch über die im Linienverkehr nicht mehr benutzte, aber noch befahrbare Betriebsstrecke durch die Straße „Schulterblatt“ gerollt.

An dieser Sonderfahrt schloss sich am Nachmittag vom 8.4.1972 die DGEG-Hauptversammlung an und für den auf die o.a. Tram-Exkursion zurück blickenden Berichterstatter die Planzug-Heimfahrt nach Lübeck. Die ging von Hmb Dammtor per S-Bahn in deren Triebwg. 471 183 zunächst bis Hamburg Hbf und ab dort im Schnellzug D 396 (Hamburg – Kopenhagen, „Hansa-Express“) bis

Lübeck Hbf. Diesen Zug beförderte am 8.4.1972 von Hamburg bis Puttgarden die DB-Diesellok 221 119 (Bw Lübeck). Am Morgen dieses Tages war die Anreise von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf im Eilzug E 2013 (Lübeck Hbf – Hamburg Hbf) erfolgt, der mit Abfahrt in Lübeck Hbf um 8.54 Uhr von d. DB-Diesellok 220 025 (Bw Hamburg-Altona, ab 16.4.1972 Bw Lübeck!!!) befördert wurde. Die DGEG-Straßenbahn-Sonderfahrt in Hamburg begann dann um 10.35 Uhr und endete um 15.30 Uhr.

Am folgenden Tag, dem 9.4.1972 (SO) fuhr der Berichterstatter erneut von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf. Diesmal im Eilzug E 2003 (Lübeck Hbf – Hamburg Hbf) gezogen von DB-Diesellok 220 046 (seit 1.2.1972 Bw Lübeck, vorher Bw Hmb-Altona). Von Hamburg Hbf nach Hamburg-Altona ging es dann per S-Bahn in deren Triebwg. 471 453. Im Bhf. Hamburg-Altona wartete bereits der Sonderzug, der von der DGEG zum Abschluss ihrer Hamburger Jahrestagung an diesem zweiten April-Sonntag vom Jahr 1972 zur Fahrt von Hamburg nach Flensburg eingesetzt wurde. Dieser DGEG-Sonderzug bestand aus einer langen Kette von DB-Reisezugwagen der Vorkriegsbauart – Eil- und Schnellzugwagen. An der Spitze dieser Kette stand für die Sonderzug-Beförderung die ölgefeuerte Schnellzug-Dampflokomotive 012 104, die zu den damals noch im Bw Hamburg-Altona beheimateten Maschinen dieser Baur. gehörte. Planmäßig beförderten die Altonaer 012er Schnell- und Eilzüge auf der Bahnverbindung Hamburg – Westerland/Sylt – der berühmten „Marschbahn“. Die sollte der DGEG-Sonderzug am 9.4.1972 aber nicht befahren. Er rollte dort, wo Dampflokeneinsatz schon selten geworden war oder gar nicht mehr stattfand.

Der o.a. Sonderzug verließ mit seiner Zuglok, der „Öler“-Maschine 012 104, den Bhf. Hamburg-Altona um 7.32 Uhr und fuhr von hier über Elmshorn, Neumünster und Rendsburg zunächst bis Schleswig. In Rendsburg überquerte dabei auch dieser Sonderzug den Nord-Ostsee-Kanal auf der bekannten Hochbrücke und im DB-Bhf. der Domstadt Schleswig verließ ihn erstmal die DB-Dampflokomotive 012 104. Seine Beförderung übernahm nun erstmal die Diesellok 36 der Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig/VKS (gebaut 1963 bei d. MaK-Werken). Diese Diesellok schleppte die Altbau-Wagenkette des beschriebenen DGEG-Sonderzuges vom DB-Bhf. in Schleswig auf der von Plan-Personenzügen nicht benutzten Strecke zum Altstadt-Bhf. und von dort wieder zurück zum DB-Bhf., wo Dampflok 012 104 erneut seine Beförderung übernahm. Auf der DB-Hauptbahn-Verbindung rollte er weiter bis ins benachbarte Flensburg. 012er-Dampflokomotiven kamen zum Fahrtzeitpunkt durch Beförderung des D 330 (Frederikshavn – Hamburg Hbf, „Nordpfeil“) auf der Strecke Flensburg – Hamburg zwar noch an Werktagen planmäßig hierher; aber dabei handelte es sich um eine Einzelleistung und ein Ende vom 012-Einsatz in Deutschland's nördlichster Stadt sollte sich wenige Wochen später im Mai 1972 vollziehen.

Flensburg verfügte seinerzeit auch noch über Deutschland's nördlichsten Straßenbahnbetrieb. Aber auch seine Einstellung stand damals bereits fest und war für das Ende vom Mai im Folgejahr 1973 vorgesehen. Für die DGEG war es dadurch quasi Ehrenpflicht, bei ihrem Sonderzug-Besuch in Flensburg knapp ein Jahr vorher, am 9.4.1972, hier auch nochmal die Fahrt mit der Straßenbahn zu ermöglichen, die an dieser Stelle dreizehn Monate später stillgelegt wurde und

dadurch (vorübergehend bis zur dortigen Stilllegung) Kiel zur Stadt mit Deutschland's nördlichster Straßenbahn machte. Im April 1972 war dieses aber noch Flensburg und so stand am Mittag vom 9.4.1972 vor dem dortigen Personenbahnhof eine wahre Armada von aus je einem Trieb- und Beiwagen bestehenden Strassenbahn-Fahrzeug-Zweiergespannen bereit, die mit Abfahrt um 11.30 Uhr die Passagiere des DGEg-Eisenbahn-Sonderzuges von Hamburg über die Strecke von Flensburg's letzter und seit langem einziger Straßenbahnlinie beförderten. Dafür wurde fast der gesamte Fahrzeugpark von Flensburg's Straßenbahnbetrieb verwendet; denn es waren nicht wenige Schienenfreunde zu befördern. Die rollten nun in mehreren Fahrzeug-Zweiergespannen begeistert auf den Meterspurgleisen von Deutschland's nördlichster Tram vom Flensburger Pbf aus vorbei am berühmtem „Deutschen Haus“ in Flensburg's Innenstadt und durch diese hindurch sowie ums ebenfalls bekannte Nordertor herum bis zum Betriebshof in der Apenrader Strasse. Der Berichtstatter fuhr dabei im Triebwagen 36 (gebaut 1926 bei der Hann. Waggonfabrik/HAWA) mit. An der benachbarten Endstelle von Flensburg's letzter Straßenbahnlinie, der Linie 1, gab es am Ostseebadweg für die lange Schlange an Sonderfahrt-Fahrzeugpaaren anders als im Linienbetrieb, keine Umsetzungsmöglichkeit für die Triebwagen. Vom benachbarten Betriebshof aus setzte sich deshalb ein Triebwagen an den Beiwagen des zuletzt eingetroffenen Fahrzeugpaares. Dessen Triebwagen übernahm den vor ihm stehenden Beiwagen des vorletzten Paares und dessen Triebwagen den vor ihm stehenden Beiwagen. So ging es weiter bis der letzte Beiwagen erreicht war. Der Triebwagen, der ihm zum Ostseebadweg gezogen hatte, verblieb hier und fuhr von hier aus gleich leer in den benachbarten Betriebshof. Auf die beschriebene Weise hatte man für die Rücktour der Flensburger DGEg-Straßenbahn-Sonderfahrt ganz praktisch die Wendung der eingesetzten Fahrzeugpaare erreicht und die Bildung von neuen Triebwagen/Beiwagen-Paaren. Der so veränderte Tram-Korso bewegte sich nun (auch unter entsprechender Beachtung von Flensburg's Bevölkerung) vom Ostseebadweg zum Personenbahnhof zurück, wo um kurz vor 13.00 Uhr ein herrliches Straßenbahn-Spektakel zu Ende ging, das fast alle Flensburger Straßenbahn-Fahrzeuge nochmal ins Rollen gebracht hatte. Der Berichtstatter genoss dieses Spektakel auf der Rückfahrt vom Ostseebadweg zum Personenbahnhof übrigens im Beiwagen 103 der Flensburger Strassenbahn (gebaut 1952 bei den MaK-Werken in Kiel).

Im Personenbahnhof von Deutschland's nördlichster Stadt wurde dann wieder in die Wagen des DGEg-Sonderzuges gestiegen, der von Hamburg her hierher gekommen war und dorthin auch wieder zurück fahren sollte. Das auch unter Beförderung von DB-Schnellzug-Dampflok 012 104, aber auf einer anderen Route. Die führte den o.a. Sonderzug (mit Abfahrt in Flensburg um 13.00 Uhr) zunächst über die damals noch über Nebenbahnstatus verfügende eingleisige Strecke Flensburg – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel. Dampflokeneinsatz fand hier planmäßig nicht mehr statt und so bildete das Schnellzug-Dampfross 012 104 an dieser Stelle schon eine Besonderheit. Es zog seine Wagenkette, die zusammen mit seiner Lok ein sehr schönes und gut inszenierteres Bild alter Schnellzug-Epoche bildete, auf der o.a. Strecke zunächst bis Lindaunis. Hier konnten die Sonderzug-Passagiere, sofern sie es wollten, den Sonderzug bei der Fahrt über die Klappbrücke fotografieren oder filmen, auf der er langsam diese

Brücke befuhr. Auf ihr überqueren noch heute Eisenbahn und Strasse gemeinsam das Wasser vom Schlei-Fjord. Hinter der Brücke konnten die Fotografen bahnsteiglos auf dem Schlei-Südufer wieder in den Sonderzug einsteigen. Damals war so etwas noch möglich.

Nachdem alle Passagiere wieder in den Sonderzug geklettert waren, dampfte 012 104 mit ihm über Eckernförde bis Kiel weiter, wo dieser Zug den Hbf benutzte. Bekanntlich ein Kopfbahnhof, weshalb d. Sonderzugwagen nach Ankunft vom Bahnsteig ins Vorfeld gebracht wurden und die Sonderzug-Lok anschliessend im Bw Kiel auf der Drehscheibe für die Sonderzug-Restbeförderung gewendet wurde. Danach übernahm sie erneut die Wagenkette des DGEG-Sonderzuges, der nach seinem Kieler Fahrtrichtungswechsel zunächst auf der Hauptbahn-Verbindung Kiel – Hamburg bis Neumünster weiter fuhr. Hier wechselte dieser Sonderzug auf die von Neumünster über Bad Segeberg nach Bad Oldesloe führende DB-Strecke, die er in voller Länge benutzte. Er folgte damit nun dem Weg eines auch 1972 noch von Flensburg über Schleswig, Neumünster, Bad Segeberg und Bad Oldesloe bis Hamburg Hbf fahrenden Eilzuges, der aber nur in dieser Nord-Süd-Richtung verkehrte und bis zum Herbst 1968 noch von einer DB-Schnellzug-Dampflok der Baureihe 03 befördert wurde. Danach dann von Diesellokomotiven. Der DGEG-Sonderzug am 9.4.1972 erinnerte durch seine Fahrt von Neumünster nach Bad Oldesloe an den Dampflok-Einsatz vor dem o.a., über einen ungewöhnlichen Laufweg verfügenden Eilzug. Das auch bei Sonderzug-Weiterfahrt ab Bad Oldesloe auf der legendären DB-Hauptbahnstrecke Lübeck – Hamburg. Dort bildete die bis zum Herbst 1968 vollzogene Dampflok-Bespannung vom Eilzug Flensburg – Hamburg über Bad Oldesloe den letzten planmäßigen Dampflok-Einsatz im Personenverkehr auf dem Schienenweg von der Trave an die Elbe. Als am 9.4.1972 hier die Dampflok 012 104 mit dem beschriebenen DGEG-Sonderzug fuhr, war der o.a. Einsatz im Planbetrieb vorbei. Selten dampften bis zum Mai 1972 nochmal hin und wieder 50er- Maschinen mit Sonder-Güterzügen nach Lübeck; aber die Fahrt hinter einer Schnellzug-Dampflok über den Südtteil der Bahnlinie Lübeck – Hamburg bildete am späten Nachmittag des 9.4.1972 doch eine „besondere Besonderheit“ und einen weiteren und zugleich letzten Höhepunkt der DGEG-Sonderzugfahrt von Hamburg nach Flensburg an diesem April-Sonntag vor 51 Jahren. In Hamburg endete diese schöne Fahrt wieder dort, wo sie begonnen hatte: Im Bahnhof Altona, der um kurz vor 18.00 Uhr erreicht wurde. Die dortige Sonderzug-Ankunft bildete dann auch das Ende der DGEG-Jahrestagung 1972, die in Hamburg stattfand und ein gelungenes und überaus lohnendes Begleitprogramm bot. Für ihre Teilnehmer und die Passagiere des beschriebenen DGEG-Sonderzuges schloss sich nun der Heimweg an. Einige mussten ja noch bis Süddeutschland. Für den Berichtstatter war es nicht so weit. Er fuhr von Hamburg-Altona aus im D 398 (Hamburg - Kopenhagen, „Hamburg-Express“) nach Lübeck Hbf, wobei die Fahrt über die Strecke Hamburg - Lübeck diesmal nicht im Dampflok-Schlepp erfolgte, sondern (damals ganz normal) hinter DB-Diesellok 221 117 vom Bw Lübeck. So eine Fahrt hinter einer 221-Diesellok auf der Strecke Hamburg – Lübeck hätte heute, 50 Jahre später, den Wert der damaligen auch auf gleicher Strecke und am gleichen Tag zurück gelegten Fahrt hinter Dampflok 012 104. Aber 1972 war hier die Fahrt hinter einer 221-Diesellok noch eine Selbstverständlichkeit.

Viel änderte sich in den Folge-Jahrzehnten. Einiges blieb aber auch. Die DGEG gibt es auch jetzt noch. Und ebenso ihre traditionellen Jahrestagungen, die pandemiebedingt allerdings 2020 und 2021 nicht stattfinden konnten. Weiterhin wird diese traditionelle DGEG-Veranstaltung in stets einer anderen bundesdeutschen Stadt durchgeführt. Wobei nach 1990 auch Städte in ehemaliger DDR hinzukamen. Das Begleitprogramm hat sich durch veränderte Gegebenheiten im Eisenbahnbetrieb und Schienenverkehr im Laufe der Jahre mehr und mehr geändert und präsentiert sich gegenüber früherer Zeit heute mitunter in etwas „abgespeckter“ Form. 2022 fand die DGEG-Jahrestagung z.B. in Koblenz statt. Das nun auch nicht mehr in nach-österlicher Zeitnähe, sondern erst am Ende vom Mai und unter der schlichten Bezeichnung Mitgliederversammlung. Inkl. Rahmen- und Begleitprogramm an nur noch an zwei Tagen, wobei besagtes Programm im direkten Schienenverkehr lediglich eine Exkursion unter Schienenbus-Einsatz bot. Im übrigen hatte es Ausflüge zu ehemaligen Bahnlinien und Bahnanlagen an Rhein und Mosel zum Inhalt, deren Überbleibsel per Bus erkundet wurden. Die DGEG-Jahrestagung 2023 wird in Bebra durchgeführt.

Ein Programm, wie es die DGEG vor 51 Jahren bei ihrer damaligen Jahrestagung in Hamburg durchführte, wäre hier natürlich in damaligem Umfang heute nicht mehr realisierbar. Die Straßenbahnen in Hamburg und Flensburg sind seit 1978 (Hamburg) und 1973 (Flensburg) Geschichte, das Bw Hamburg-Rothenburgsort ist längst verschwunden und Dampflokeinsatz vollzieht sich hier nur noch bescheiden auf musealer Ebene oder durch seltene Sonderzugbeförderungen. Die DB beendete ihren Einsatz von Dampfzügen in der Bundesbahn-Direktion Hamburg bereit wenige Monate nach der Hamburger DGEG-Tagung, genau am Ende vom September 1972. Soweit die Altonaer 012-er Maschinen nicht gleich ausgemustert wurden, kamen sie noch zum Bw Rheine, von wo aus man sie bis 1975 noch auf der Bahnverbindung Rheine – Norddeich einsetzte. 012 104, die am 9.4.1972 den großen Eisenbahn-Sonderzug der o.a. Tagung beförderte, gehörte zu diesen 012ern und konnte dadurch noch etwas über 1 ½ weitere Jahre für die DB fahren. Dann erfolgte aber auch am 22.5.1974 ihre Herausnahme aus dem Betrieb und am 18.9.1974 ihre Ausmusterung, an die sich aber ab Anf. 1975 die museale Erhaltung dieser Lok anschloss. Die fand aber zunächst im englischen Carnforth im dortigen Eisenbahnmuseum statt. Im Januar 1997 gelangte die ehemalige DB-Schnellzug-Dampflok 012 104 aber zur weiteren musealen Erhaltung nach Deutschland zurück. Der folgte in jüngster Vergangenheit sogar ihre Wiederherstellung als betriebsfähige Lok, die künftig (vsl. ab Sommer 2023) wieder vor Sonderzügen zum Einsatz kommen wird. Gut möglich, das 012 104 dann auch erneut mal wieder einen Sonderzug von Hamburg ins nördl. Schleswig-Holstein befördern wird. Wie schon vor 51 Jahren den großen Sonderzug der damaligen Tagung.

Die Eisenbahnstrecken, auf denen die Dampflok 012 104 den DGEG-Sonderzug am 9.4.1972 zog, sind mit Ausnahme der kurzen Bahnlinie in Schleswig zum dortigen Altstadtbahnhof, heute alle noch vorhanden und in Betrieb. Von den Fahrzeugen, mit denen am 8.4.1972 die DGEG-Straßenbahn-Sonderfahrt in Hamburg absolviert wurden, gibt es nur noch den damals bereits museal erhaltenen Beiwagen 3522, der heute seinen Platz im VVM-Straßenbahn-

Museum in Schönberger Strand hat und auf der zu diesem Museum gehörenden Strecke auch noch immer zum Einsatz kommt. Die V-6- und V-7 Wagen, die im Verlauf der o.a. Sonderfahrt am 8.4.1972 ebenfalls zum Einsatz kamen, wurden zwischen 1972 und 1976 und damit noch vor der Stilllegung des Hamburger Rest-Straßenbahnbetriebes ausgemustert und verschrottet.

Von den bei der DGEg-Straßenbahn-Sonderfahrt in Flensburg am 9.4.1972 eingesetzten Fahrzeugen ist heute nur noch Triebwagen 36 (gebaut 1926 bei HAWA) erhalten. Er hat seinen Platz seit 2012 im dänischen Straßenbahnmuseum in Skjoldenaesholm und ist betriebsfähig auf der Meterspurstrecke dieses Museums in Einsatz. Sie führt vom Museums-Parkplatz zum Museums-Haupteingang, wo der ehemalige Flensburger Triebwagen 36 fleißig hin und her pendelt. Am 9.4.1972 erlebte der Berichterstatter auch die DGEg-Sonderfahrt auf Flensburg's Tramstrecke in diesem Triebwagen. Aus deren einstigem Betrieb wird im dänischen Museum in Skjoldenaesholm auch der Triebwagen 40 (gebaut 1952 bei MAK) museal erhalten. Alle anderen Flensburger Straßenbahn-Fahrzeuge gibt es heute nicht mehr. Sie wanderten alle in den Schrott. Wach geblieben sind die Erinnerungen an Deutschland's einst nördlichsten Straßenbahnbetrieb, den am 9.4.1972 auch die DGEg in einer eindrucksvollen Sonderfahrt besuchte.

### Michael Hecht

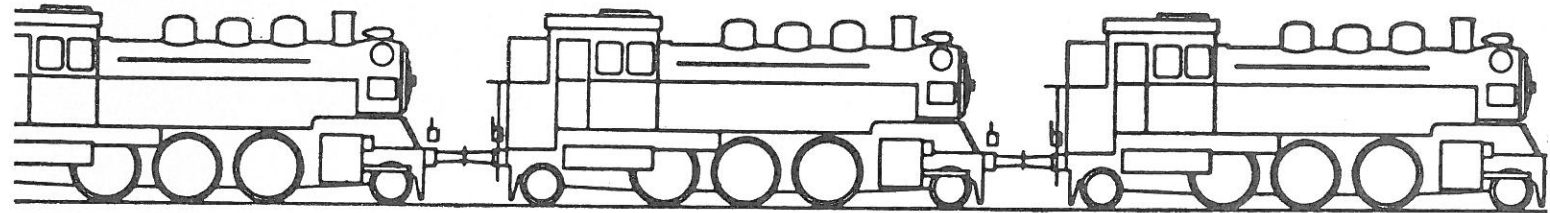
Zur DGEg-Jahrestagung 1972, die damals vom 7. bis zum 9.4.1972 in Hambg. stattfand, gehörte auch am 9.4.1972 eine Eisenbahn-Sonderfahrt, deren Zug im Schlepp von DB-Dampflok 012 104 eine Rundtour durch Schlesw.-Holstein absolvierte. Dabei wurde auch Kiel besucht, wo d. o.a. DGEg-Sonderzug oben im dortigen Hbf zu sehen ist. Vorher gelangte dieser Zug bereits n. Flensburg., wo eine Sonderf. auf der damals dort noch vorhandenen Straßenbahn stattfand. Für die kam auch d. wahren dieser Fahrt im Betr.H. Apenrader Str. fotografierte Tw 40 z. Einsatz



Fotos:  
Michael Hecht,

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E. V.

SITZ KARLSRUHE



Studienfahrt

" Mit Dampf durch Schleswig - Holstein "

Sonntag, den 9. April 1972

Hamburg-Altona - Neumünster - Schles-  
wig - Schleswig Altstadt - Flensburg -  
Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe - Ham-  
burg Hbf - Hamburg-Altona



Werte Mitglieder, wertige Gäste,

wir danken für Ihr freundliches Interesse an der Sonderzugfahrt "Mit Dampf durch Schleswig - Holstein" und begrüßen Sie sehr herzlich im Sonderzug.

Da uns der Fahrplan des Sonderzuges erst am 29.3. bekannt wurde, konnten wir die verbindlichen Fahrzeiten leider nicht früher bekannt geben. Wir bitten daher um Ihr Verständnis, wenn Sie den Fahrplan erst jetzt erhalten.

Freifahrtscheine oder Personalfahrkarten haben im Sonderzug keine Gültigkeit. Nachzügler können Fahrkarten noch bei der Reiseleitung im Zug haben.

Die Reiseleitung finden Sie im Gesellschaftswagen in der Mitte des Zuges. Hier bieten wir Ihnen auch unsere Veröffentlichungen (Jahrbücher, Lexikon "Die Lokomotive", die Schriftenreihe "Eisenbahnen und Museen") sowie unsere Postkarten mit Ansichten von Eisenbahnfahrzeugen an. Die zur Jahrestagung vorliegenden Neuerscheinungen dürften sicherlich auch Ihr Interesse finden. Ebenfalls im Gesellschaftswagen werden weitere Veröffentlichungen rund um die Eisenbahn durch die Buchhandlung Rudolf Köhl, Rodenkirchen, angeboten.

Der Gesellschaftswagen wird durch die Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg, bewirtschaftet. Bitte, machen Sie im Hinblick auf die leider relativ kurze Mittagspause in Flensburg von den Angeboten des Bewirtschafters regen Gebrauch.

Zugbildung: 8 By + 1 WG

Triebfahrzeuge: Hamburg Altona - Flensburg - Kiel - Bad Oldesloe - Hamburg Hbf - Hamburg Altona: BR 012 (ex 01.10 Öl)  
Schleswig DB - Schleswig Altstadt und zurück: V-Lok der Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig.

<u>Fahrplan:</u>	an	ab	
Hamburg Altona	-	7.35 Uhr	
Neumünster	8.25	8.26 Uhr	
Rendsburger Brücke	Langsamfahrt des Zuges		
Rendsburg	9.04	9.17 Uhr	Fotohalt, Hinweis für Fotografen: um 9.05 Uhr verläßt E 2133 den Bahnhof in Richtung Hochbrücke - Kiel.
Schleswig DB	9.35	9.50 Uhr	Lokwechsel
Schleswig Altstadt	10.00	10.30 Uhr	Lok umsetzen, Fotohalt, Besichtig.
Schleswig DB	10.40	10.50 Uhr	Lokwechsel
Flensburg Hbf	11.15	-	

Die Sonderzugfahrkarten berechtigen zur Fahrt in den bereitgestellten Sonderzügen der Flensburger Straßenbahn. Diese Züge fahren ab, sobald sie voll besetzt sind. Der letzte Zug in Richtung Innenstadt fährt um 11.30 Uhr vor dem Hauptbahnhof ab. Die Züge halten auf der Fahrt zum Depot in den Haltestellen Südermarkt, Rathausstraße und Nordermarkt.

Ab Depot Batteriestraße verkehren die Sonderzüge zwischen 12.30 und 12.45 Uhr in Richtung Bahnhof. Der letzte Zug verkehrt ab Haltestelle Südermarkt um 12.50 Uhr und trifft kurz vor 13.00 Uhr am Bundesbahnhof ein.

In den regulären Straßenbahnzügen sind die Sonderzugkarten nicht gültig.

Flensburg Hbf	-	13.00 Uhr	
Lindaunis	13.43	14.13 Uhr	Kreuzung E 2146, Fotohalt Klappbrücke
Kiel Hbf	14.53	15.53 Uhr	Lok drehen

Ein Verbleiben in den Wagen des Sonderzuges ist nicht möglich, da der Zug von der Zuglok in die Abstellgruppe gedrückt werden muß und nach dem Drehen der Maschine dort wieder geholt wird.

Neumünster	16.15	16.21 Uhr	Betriebshalt
Bad Oldesloe	16.52	16.55 Uhr	Betriebshalt
Hamburg Hbf	17.24	17.34 Uhr	
Hamburg Altona	17.46	-	

Notizen über die Flensburger Straßenbahn

In Deutschlands nördlichster Stadt verkehrt auch Deutschlands nördlichste Straßenbahn. Eine Linie ist es noch, 4,2 km lang und meterspurig. Sie führt vom Bundesbahnhof zum Ostseebadweg.

Angefangen hat es hier, wie auch in anderen Städten mit der Pferdebahn. Am 24.3.1881 wurde die "Flensburger Straßenbahngesellschaft" gegründet und am 1.5.1881 wurde die erste Teilstrecke eröffnet. 1889 schaffte man neue Wagen an, nahm Gleiskorrekturen vor und führte den 5-Minutenbetrieb ein. Die Stadt kam der Gesellschaft entgegen und erlies ihr die Straßenreinigungskosten, dafür mußte die Pferdebahn auf den vorderen Plattformen Diakonissen und Polizisten kostenlos befördern, die rückwärtigen Plattformen waren den zahlenden Fahrgästen vorbehalten.

1894 tauchten erstmals die Gedanken an eine elektrische Straßenbahn auf, 1899 wurde in einem Vortrag eine Ringlinie zusätzlich zur Längsverbindung ins Gespräch gebracht. Im Dezember 1904 kündigte die Stadt der Pferdebahngesellschaft zum 1.4.1906, die Bahn befand sich dann ab 1905 in Liquidation.

Im Süden der Stadt begannen die Arbeiten für die elektrische Bahn und es gab Reibereien mit dem Unternehmer, der das Material der Pferdebahn gekauft hatte und natürlich versuchte, seinen Betrieb so lange wie möglich zu führen.

Von Busch, Bautzen, wurden 11 Triebwagen beschafft, dazu ein Salzstreuwagen und ein Bahnmeistereiwagen. Am 4.7.1907 erfolgte die bahnpolizeiliche Abnahme der Straßenbahn und am 6.7.1907 die Eröffnung der ersten Teilstrecke zwischen Terrassenstraße und Bismarckstraße. 1908 wurden vier Anhänger beschafft und man plante Erweiterungsstrecken. Am 28.12.1911 wurde die Linie 2 Bahnhof - Flurstraße eröffnet, am 9.2.1912 die zunächst eingleisige Linie 3 nach Mürwik.

Im Krieg 1914-1918 beförderte die Straßenbahn im Auftrag der Marine Verwundete und ab November 1917 nach dem Bau eines Überladegleises und einer Rampe auch Kohle für die Marineschule in Mürwik.

1922 wurden die Linien 1 und 2 verlängert und die Strecke nach Mürwik doppelgleisig ausgebaut. 1924 erfolgte die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf

der Strecke der Kreisbahn nach Glücksburg mit schweren, vierachsigen Triebwagen.

1935 erfolgte die Verlängerung der Strecke zum Ostseebadweg.

Als erste Strecke wurde 1934 die Glücksburger Linie eingestellt, die Triebwagen kamen weiterhin auf den innerstädtischen Linien zum Einsatz.

1936 erfolgte die letzte Verlängerung des Netzes zum Kreisbahnhof.

Die Linie 2 Marienhölungsweg - Kreisbahnhof wurde am 9.10.1943 stillgelegt, 1957 folgte die Linie 3 nach Mürwik und gleichzeitig damit die Auflassung der erst 1943/44 eingerichteten O-Bus-Linie.

Seit 1957 ist der Straßenbahnbetrieb unverändert.

An Fahrzeugen sind vorhanden:

6 Triebwagen Nr. A I, A II und 33 - 36, Hannoversche Waggonfabrik, Baujahr 1936, 22 Sitzplätze und 52 Stehplätze;

3 Triebwagen, Nr. 37 - 39, Niedersächsische Waggonfabrik Elze, Einheitsbauart, Baujahr 1951, 24 Sitz- und 50 Stehplätze;

2 Triebwagen Nr. 40 - 41, Gebr. Crede, Kassel, Einheitsbauart, Baujahr 1952, 24 Sitz- und 50 Stehplätze;

2 Triebwagen Nr. 42 - 43, Mak-Kiel, Einheitsbauart, Baujahr 1954, 24 Sitz- und 50 Stehplätze;

8 Beiwagen Nr. 101 - 108, Mak-Kiel, Einheitsbauart, Baujahr 1954, 24 Sitz- und 67 Stehplätze.

Alle diese Fahrzeuge sind zweiachsig.

---

Triebfahrzeugbeheimatungen entlang der Sonderzug-  
Fahrtstrecke ~~- APR. 1972 -~~

Bw Hmb - Altona: BR 012, 211/212, 216, 218, 220, 230,,  
260, 265, 612/613 und Kleinlok

Bw Hmb - Eidelstedt: BR 103, 110, 140, 141,

Bw Flensburg : BR 212, 215, 218, 260.

---

## Die Brücke bei Lindaunis

Unmittelbar hinter dem Bahnhof Lindaunis befindet sich in Richtung Kiel die kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Schlei.

Die gerade Fachwerkbrücke wurde 1924 gebaut und ist 136,66 m lang. Sie gliedert sich in eine zweiteilige feste Brücke von 35,01 m und 43,65 m, die Klappbrücke von 29 m Länge und die Rollbahnbrücke von 17 m Länge. Die eingleisige Brücke hat ein Gesamtgewicht von 876 t, die Straßenfahrbahn befindet sich im Gleisbereich. Der Drehpunkt der Klappbrücke sowie der Bedienungsturm befinden sich auf dem Nordufer.

## Schleswiger Kreisbahn, Spurweite 1435 mm

Die Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig entstanden 1934 aus dem Zusammenschluß von vier Kreisbetrieben. Strecken: Schleswig Altstadt - Süderbrarup - Kappeln eröffnet am 15.5.1883 bis Süderbrarup, am 22.12.1904 bis Kappeln, 35,9 km. In Kappeln Anschluß an die meterspurige Flensburger und Eckernförder Kreisbahn Schleswig Altstadt - Satrup, 31,8 km, eröffnet am 15.7.1904. Anschluß an die meterspurige Flensburger Kreisbahn. Personenverkehr am 11.4.1965 eingestellt. Schleswig - Friedrichstadt, 44,2 km, eröffnet am 1.12.1905. Personenverkehr am 1.2.1934 eingestellt, Abbau der Strecke Friedrichstadt - Wohlde 1942/43. Nach 1945 kurze Zeit erneuter Personenverkehr bis Wohlde, erneute Einstellung 1950 und Abbau der Strecke bis Dörpstedt. Der restliche Reisezugverkehr nach Kappeln wird zum Fahrplanwechsel Sommer 1972 eingestellt.

Die neben stehenden Bilder zeigen die Fahrzeug-Einheiten der Straßenbahn-Sonderzüge, die anl.d.DGEG-Jahrestagung 1972 am 4.1972 für die DGEG-Sonderfahrt auf dem Straßenbahn-Gleisnetz der Hamburger Hochbahn AG (HHA) zum Einsatz kamen, während dieser Fahrt im HHA-Betriebshof Krohnskamp. Oben Triebwg. 3585 mit dem Museums-Beiwagen 3522. Dahinter Tw 3639 und Bw 4385 sowie als dritter Zug Tw 3622 und Bw 4375. Das gesamte Umfeld vom genannten Betriebs-hof, der 1976 stillgelegt und danach in einen Supermarkt umgebaut wurde,, war zum Aufn.-Zeit-punkt Pkw-mäßig damaliger Zeit entsprechend noch vom 'VW Käfer' be-stimmt !

Fotos:  
Michael Hecht!





Zwei von drei Sonderzügen, die für die Hamburger Straßenbahn-Sonderfahrt d. DGEg-Tagung Jahrestagung 1972 am 8.4.1972 zum Einsatz kamen, bestanden aus Fahrzeugen mit Total-Werbung, was völlig damaligem Zeitgeist entsprach. Diese Form von Fahrzeug-Werbung war damals gerade aktuell geworden und auch bei Tram-Freunden (noch) sehr beliebt. Außerdem wollte die HHA durch entsprechende Fahrzeug-Gestaltung ihre Straßenbahn für die o. a. Sonderfahrt als durchaus modern präsentieren. Tatsächlich befand sie sich zum Aufnahme-Zeitpunkt bereits total auf dem Rückzug und sechseinhalb Jahre später war sie restlos stillgelegt.

Fotos: Michael Hecht.





Während d. abgebildeten DGEH-Strassenbahn-Sonderfahrt am 8.4.1972 in Hamburg wurde auch der HHA-Betriebshof Lokstedt besucht. Dort wurde auch die damals neue Total-Werbungs-Kultur an Hamburg's Trambahnen deutl.; aber auch die Tatsache, daß der Beiwagen-Betrieb bei Hamburg's Strassenbahn zumindest an den Wochenenden bereits empfindl. eingeschränkt war. Einige Beiwagen standen an diesem April-Samstag in Wochenend-Betriebsruhe auf dem Abstellgleis. Fotos: Michael Hecht.



Im Betriebshof Krohnskamp waren am Beginn der Hamburger DGEG-Straßenbahn-Sonderfahrt am 8.4.1972 auch ein Schienenschleif-Triebwg. der HHA zu bewundern. Ebenso der Fahrschul-Triebwg. Tw 3999, der auf dem rechten Teil des oberen Bildes zu sehen ist. Er ist heute im VVM-Straßenbahn-Museum am Schönberger Strand erhalten. Von ihren Schienenschleifwg. konnte die HHA nach Hamburger Trambahn-Stillegung mindestens noch einen Tw n. Karlsruhe zur Weiterverwendung bei der dortigen Straßenbahn verkaufen. Das untere Bild zeigt den dritten zur o. a. DGEG-Fahrt gehörenden Sonderzug in der Straßenbahn-Schleife am Dammtor-Bhf.

Fotos: Michael Hecht.



Am 9.4.1972 (SO) fand die zweite Straßenb.-Sonderfahrt d. DGEG-Jahrestagung 1972 statt. Sie vollzog sich in Deutschland's nördlichster Stadt, in Flensburg, wo es seinerzeit noch einen Straßenbahnbetrieb mit einer Linie gab. Den damals nördlichsten in Deutschland. Die DGEG besuchte ihn am 9.4.1972 im Verlauf ihrer großen Eisenbahn-Sonderzug-Rundfahrt von Hamburg aus durch Schleswig-Holstein und setzte für die dazugehörige Tram-Exkursion in Flensburg mehrere Fahrzeug-Einheiten mit je einem Trieb- und einem Beiwagen ein. Eine dieser Einheiten bestand aus dem Triebwg. 33 (Bj. 1936, Herst. HAWA/Siemens) und d. Beiwagen 105 (Bj. 1954, Herst. MaX) und ist auf den neben stehenden Bildern in der Apenrader Str. in Flensburg neben dem dortigen Betriebs-hof der Stadt Flensburg für ihre Bahnen und Busse zu sehen. Auch hier wird das Pkw-Umfeld jener Zeit deutlich: Man fuhr mit kleinerem Geldbeutel VW Käfer oder Renault R 4 od. in höheren Gehälts-klassen Mercedes-Benz.

Fotos:  
Michael Hecht.





Während d. DGEG-  
Straßenb.-Sonderfahrt  
in Flensburg am 9.4.  
1972 wurden deren  
Züge in d. Apenrader  
Str. in den dortigen  
Betriebshof hinein  
rangiert. Auf dem  
oberen Bild schiebt.  
Tw 34 (NAWA/Siemens  
1936) d. Beiwg. 101  
(MaK 1954) ins ge-  
nannte Gelände hinein  
Mitarbeiter d. Flens-  
burger Straßenbahn  
leisteten dabei deutl.  
erkennbare Rangier-  
hilfe.

Fotos:  
Michael Hecht.





Die neben stehenden Bilder zeigen die DCEG für die DCEG-Strassenbahn-Sonderfahrt am 9.4.1972 eingesetzten Tw 35 und 36 (HAWA/Siemens 1936) während dieser Sdf. im Betr.H.an Flensburg's Apenrader Str. Leider war diese Fahrt von regnerischem Wetter begleitet.

Fotos:  
michael Hecht.





Auch, eine ausschl. aus Neubau-Fahrzeugen v. Verbands-typ gebildete Einheit gehörte zu den für die Flensburger DGEGB-Straßenb.-Sonderf. am 9.4.1972 eingesetzten Zügen. Sein Tw war Tw 40, der 1952 von Crede u.d. AEG gebaut wurde. Die 'Neubau'-Tw der Flensburger Straßenbahn wurden 1969 alle auf Einmannbetrieb umgebaut, was die Zukunft von Deutschland's nördlichster Tram aber auch nicht mehr retten konnte. Ihr Betriebshof diente auch der Unterbringung der vom städtischen Verkehrsbetrieb in Flensburg eingesetzten Omnibusse. Zwgi von ihnen (Fabrikat KHD) sind dort am 9.4.1972 während des DGEGB-Besuches zu sehen. Auch Busse dieses Typs sind in Flensburg längst Geschichte. Die DGEGB-Sonderfahrt am 9.4.1972 verursachte an den hierfür eingesetzten Fahrzeugen auch durchaus im damaligen Regel-Straßenb.-Betr. in Flensburg nicht so oft gesehene Beschilderungen.

Fotos:  
Michael Hecht.

Ein Blick auf betriebsfähige und nicht so betriebsfähige Fahrzeuge fehlte beim DGEg-Besuch im Flensburger Straßenbahn-Betr.-Hof auch nicht. Währenddessen wurden die beteiligten Züge bereits f.d. Sonderfahrt-Rücktour z. Flensburger Eisenbahn-Pbf entlang d. Apenrader Str. aufgestellt. Ganz hinten ist d. Linien-Edpkt. 'Östseebadweg' zu sehen, wo ein Linien-Zug d. Linie 1 ebenfalls auf seine Fahrt z. genannten Pbf wartet. Etwas über ein Jahr nach diesen Bildern und der unvergessenen DGEg-Straßenbahn-Sonderf. in Flensbg. wurde der Trambetr. in Deutschland's nördl. Stadt aufgegeben u. stillgelegt.

Fotos:  
Michael Hecht.





Im Verlauf der Eisenbahn-Sonderzugfahrt, die die Teiln.d.DGEG-Jahrestagung 1972 am 9.4.1972 von Hambg. nach Flensburg zu dortiger Straßenbahn-Exkursion brachte, begegneten diese Teiln. auf der Rücktour der o.a.Fahrt in Lindaunis an d. Schlei noch einer ganz anderen Straßenbahn. Das Gleis der Eisenbahn überquert hier auf gemeinsamer Fahrbahn mit der Straße den bekannten Schlei-Fjord auf einer Brücke. Vor der hielt der von Flensburg her auf der Bahnlinie nach Kiel kommende DGEG-Sdzzg. am 9.4.1972 und weres von seinen Passagieren wollte, konnte sich zu Fuß auf der o.a.Brücke vom nördl. auf das südl. Schleiufer begeben, was viele Fahrgäste auch taten. Die neben stehenden Bilder zeigen letzte Nachzügler dieser Karawane und auch noch einen Pkw, der noch die Schlei- brücke befahren durfte, bevor sie erstmal für die Benutzung durch Züge d. Eisenbahn gesperrt wurde.

Fotos:  
Michael Hecht.





Im Eisenbahnverkehr benutzte nun am 9.4.1972 zunächst mal der damals von Kiel nach Flensburg fahrende Et 2146 die Schleibrücke in Lindaunis. Er bestand aus einem Bundesbahn-Diesellokomotiv der Baur. 612/613. Derartige Triebzüge waren als Fahrzeuge des Bw Hamburg-Altona zum Aufnahmezeitpunkt noch umfangreich im Eilzugverkehr und in Nahverkehrszug-Kursen in Schleswig-Holstein unterwegs. Insbesondere auch auf der Bahnlinie Kiel-Flensburg, wie es auch die obigen Aufnahmen zeigen. Der dort abgebildete 612/613-Triebzug kreuzte nach Fahrt über die Schleibrücke im sich an ihre Nordseite anschließenden Bhf. Lindaunis mit dem dort wartenden Sonderzug der DGEG-Rundfahrt.

Fotos: Michael Hecht.



Der Sonderzug der DGEH-Schleswig-Holstein-Rundfahrt rollte dann nach seiner Kreuzg. mit dem schon gezeigten Planzug Et 2146 langsam über die Schleibrücke in Lindau ins vom nördlichen auf das südl. Schlei Schleiufer, was meisten seiner Fahrgäste vom Südufer aus fotografierten und/oder filmten. Immerhin zog diesen Sonderzug die damals noch zur Deutschen Bundesbahn un ihrem Bw Hamburg-Altona gehörende Schnellzug-Dampflokomotive 012 104.

Fotos:  
Michael Hecht.





Auch die neben  
stehenden Bilder  
zeigen, wie der  
Sonderzug d. DGEG-  
Schleswig-Holst.-  
Rundfahrt langsam  
über die Schlei-  
brücke in Lindau-  
nis dampft. Unten  
ist zu sehen, wie  
der Zug vor der  
Fotografen-Gruppe  
gestoppt hat und  
diese sich nun  
gleich beeilt,  
direkt an der  
Brücke wieder  
in den Sonderzug  
einzusteigen.  
Personenlose  
Bilder in n  
unmittelbarer  
Loknähe waren  
dabei nicht  
mehr möglich.

Fotos:  
Michael Hecht.



Von Lindaunis fuhr der DGEG-Sonderzug, der sich mit der DB-Schnellzug-Lok 012 104 am 9.4.1972 von Hamburg aus durch Schlesw.-Holst. bewegte, nach Kiel weiter, wo seine Zuglok im Bw für die Weiterbeförderung des o.a.Sonderzuges nach Hambg. auf d.Drehscheibe gewendet wurde.

Von dort aus rangierte sie sich in Rückwärtsfahrt zurück an die im Kieler Hbf wartenden Sonderzug-Wagen. Die neben stehenden Bilder zeigen Dampflok 012 104 während dieser Rangierfahrt.

Fotos:  
Michael Hecht.





Auf den obigen Bildern ist d. DB-Dampflok 012 104 zu sehen, nachdem sie erneut die Wagen des am 9.4.1972 zur Fahrt durch Schleswig-Holstein eingesetzten Sonderzuges übernommen hat, was trotz Regenwetters einige Sonderzug-Passagiere vom Nachbar-Bahnsteig im Kopfbahnhof Kiel Hbf aufnahmen. Der verfügte zum Aufnahme-Zeitpunkt noch über seine alten Original-Bahnsteighallen und den elektrischen Oberleitungs-Fahrbetrieb vermißte man hier auch noch.

Im Winterfahrplan 1971/72, der ja auch zum Zeitpunkt des DGE-Sonderzug-Besuches in Kiel am 9.4.1972 gültig war, kamen 012er-Dampflokomotiven des Bw Hamburg-Altona auch noch im Planzug-Einsatz nach Kiel. Das jeweils mo-fr mit dem Schnellzug D 588 (München-Kiel), den eine Altonaer 012-Dampflok jeweils von Hamburg-Altona nach Kiel brachte. An Montagen beförderten ihn auf dieser Strecke sogar jeweils zwei 012-Maschinen. Mit alledem war am Ende vom Winterfahrpl. 1971/72 Ende Mai 1972 Schluß. Von da an fuhr D 588 von Hmb-Altona nach Kiel mit einer 218-Diesellok und DB-Dampflokomotiven kamen im Regelbetrieb nicht mehr in Schleswig-Holstein's Landeshauptstadt.

Fotos: Michael Hecht.



Der Sonderzug der DGEG-Schleswig-Holstein-Rundfahrt dampfte mit seiner Zuglok 012 104 (Bis Ende 1967 = 01 1104) am 9.4.1972 noch von Kiel Hbf aus üü über Neumünster, Bad Segeberg und Bad Oldesloe (!) nach Hamburg, was dann auch den Schlußteil im interessanten und reichhaltigen Programm d. DGEG-Jahrestagung 1972 bildete.

Fotos: Michael Hecht.



Der neun Jahre vor d. DGEg, also 1958 gegründete Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) veranstaltete seine Jahrestagung, den legendären 'Bundesverbandstag' im Mai 1976 in Kiel. Zum Programm gehört auch die 'Große Rundfahrt', die im Eisenbahn-Sonderzug am 29.5.1976 (SA) von Kiel über Rendsburg und Flensburg ins dänische Padborg und von dort über Flensburg und Eckernförde zurück nach Kiel führte. Anders als bei der ähnl. 'Großen Rundfahrt' der Hamburger DGEg-Jahres-Tagung vier Jahre zuvor, wurde der Sonderzug der 'Großen Rundfahrt' vom Kieler BDEF-Verbandstag nicht von einer Dampflok befördert. Letzte von ihnen waren bei der Deutschen Bundesbahn 1976 sogar noch im Regeleinsatz, aber für die Strecken der Bundesbahndirektion Hamburg galt damals schon ein striktes Verbot für den Einsatz von Dampflokomotiven unter eigener Kraft. Den BDEF-Sonderzug am 29.5.1976 beförderte deshalb im Kontrast zur bei der DB zu Ende gehenden Dampftraktion eine der seinerzeit neusten und modernsten Diesellokomotiven der BD Hamburg, die (auch im Bw Hmb-Altona beheimatete), 1975 bei den Krupp-Werken gebaute und am 27.5.1975 von der DB in deren damals auch noch ziemlich neuen beige-blauen Diesellok-Farbgebung in Betrieb genommene Diesellok 218 323. Fast genau ein Jahr nach ihrer Inbetriebnahme zog sie am 29.5.1976 den Sonderzug der 'Großen Rundfahrt' für den Kieler BDEF-Verbandstag. Auch dieser Sonderzug hielt in Lindaunis und absolvierte hier eine Brücken-Fotofahrt über die Schleibrücke, wie es vier Jahre zuvor, am 9.4.1972 auch d. Sonderzug d. damaligen DGEg-Jahrestagung mit Dampflok 012 104 (Bj. 1940, Herst. BMAG, Berlin) an gleicher Stelle tat. Aber auch mit Diesellok 218 323 gestaltete sich die erneute Schleibrücken-Foto-Sonderzug-Passage recht interessant, sehenswert und reizvoll.

Die Diesellok 218 323 war bis zum 23.9.1977 im Bw Hmb-Altona beheimatet und anschließend zunächst bis zum 10.2.1979 im Bw Lübeck. Danach war sie bis zum 31.5.1980 im Bw Flensburg stationiert. Ab 1.6.1980 war erneut der Lokschuppen in Lübeck ihre Heimat. Diesmal ununterbrochen bis zum 8.12.2004 - fast 25 Jahre lang. Am 9.12.2004 wurde die Lok 218 323 aus dem Betrieb genommen und abgestellt. Nach der offiziellen Ausmusterung wurde sie 2017 im Aw Bremen, wo sie vorher auch jahrelang abgestellt war, verschrottet.

Diesellok 218 323 gibt es also aktuell nicht mehr.  
Dampflok 012 014 (als Museums-Maschine) dagegen schon.

Die Schleibrücke in Lindaunis wird es auch bald nicht mehr geben. Sie wird z. Zt. durch einen Neubau ersetzt, was sich aber sehr kompliziert gestaltet. Hierüber und über den aktuellen Zustand der bisherigen Schleibrücke wird in der nächsten Ausgabe vom LBE-Express berichtet !!!!!!!!!!!!!!!



Die obigen Bilder zeigen den Sonderzug der 'Großen Rundfahrt' vom BDEF-Bundesverbandstag in Kiel mit seiner Zuglok 218 323 am 29.5.1976 (SA) auf der Schleibrücke in Lindaunis. Die Fotofahrt dieses Sonderzuges über diese Brücke, die am südlichen Brückende wie geplant angehalten wurde, befand sich in bester Obhut der Bahnpolizei und klappte wie die ähnl. Fahrt des DGEK-Sonderzuges an gleicher Stelle vier Jahre zuvor mit Dampflok 012 104, sehr gut !

Fotos: Michael Hecht.