

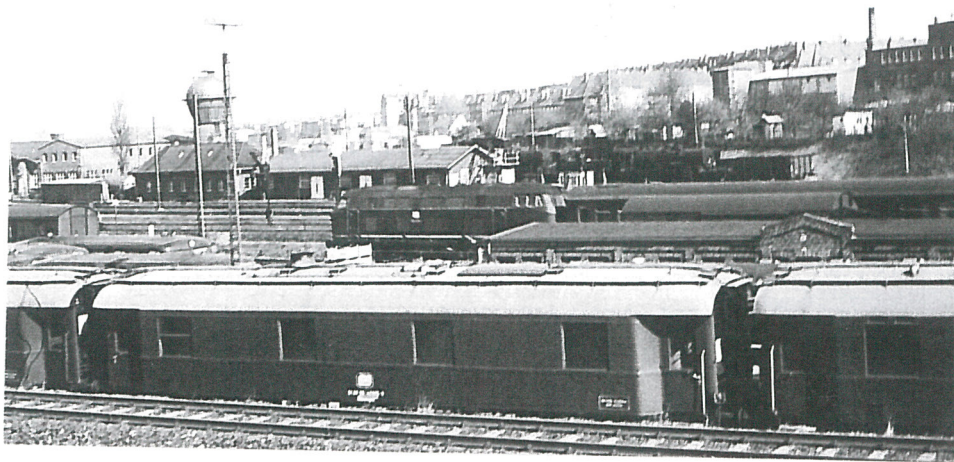
V 180 331

EINE
INTERES-
SANTE LOK-
BIOGRAFIE
REICHSSBAHN-
DB-
MUSEUMS-
PRIVATBAHN-
UND WIEDER
MUSEUMS-LOK



Diesellok V 180 331 bzw. 118 331 in aktiven Reichsbahn-²zeiten im Einsatz nach/von Lübeck: Das obere der obigen Bilder zu diesem Thema zeigt DR-Diesellok 118 331, als sie mit dem Schnellzug D 161 (Hamburg-Lübeck-Rostock-Stralsund) im Sommer 1971 den Lübecker Hbf verläßt, um diesen 'Interzonenzug' über die nahe, damals noch existente innerdeutsche Grenze in die DDR und insgesamt von Lübeck nach Rostock zu bringen. Auf dem Bild darunter trifft 118 331 umgekehrt mit dem D 1430 (Rostock-Köln) am 26.7.1975 von Rostock her im Lübecker Hbf ein und fährt dabei an einem im linken Bildteil in der Abstellanlage dieses Hbf's erkennbaren Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) vorbei, der damals noch von der Deutschen Bundesbahn zwischen Lübeck und Hamburg zusammen mit DB-Mitteleinstiegswagen eingesetzt war. Die Hintergrund-Kulisse bei den obigen Aufnahmen bildet das Stellwerk 'Wtm' des Lübecker Hbf's, das heute an dieser Stelle nur noch gebäudemäßig vorhanden ist.

Fotos: Michael Hecht.



Auf dem obigen der oberen Bilder trifft am Karfreitag von 1969 der im Winterfahrplan nur an Festtagen bzw. zu Festtagszeiten verkehrende Schnellzug D 1061 (Hamburg-Lübeck-Rostock) von Hamburg her mit einer im Bw Lübeck beheimateten DB-Diesellok der Baureihe 216 in Lübeck ein und fährt hier auf dem genannten Bild am Bw und an der Einfahrt zum Orts-Gbf vorbei. Im Hintergrund ist eine Reihe ausgemusterter DB-Dampflokomotiven erkennbar, die damals bei einer Schrottfirma in Lübeck zur Zerlegung vorgesehen und erstmalig an der Einfahrt zum Orts-Gbf in der Güterwagen-Reparatur abgestellt waren. Angeführt wird diese Reihe schrottreifer Dampfzugschlepper von einer Lok der Baur. 38.10 (P 8). Ganz im Vordergrund genießen DB-Heizwagen ihre beginnende Sommerpause an der Westspitze vom Bw Lübeck. Die o.a. 216-Lok brachte den aus DR-Reisezugwagen gebildeten 'Interzonenzug' D 1061 noch bis in den nahen Lübecker Hbf. Hier fand für diesen Zug Fahrtrichtungs- und Lokwechsel statt. Diesellok V 180 331 der DR übernahm D 1061 zur Weiterfahrt bis Rostock und ist auf dem unteren Bild zu sehen, als sie mit diesem Zug Lübeck verläßt und dabei an der gleichen Stelle mit ihm vorbei fährt, an der er oben beim Eintreffen von Hamburg her zu sehen ist. Für die im August 1968 fabrikneu von der DR im Bw Schwerin in Dienst gestellte Diesellok V 180 331 gehört der Aufnahme-Zeitpunkt zur ersten Betriebszeit dieser Lok! DB-Maschinen der Baureihe 216 kamen vor den über Lübeck in die DR verkehrenden Schnellzügen in deren DB-Streckenabschnitt Hamburg-Lübeck nicht so oft zum Einsatz. Hier wurden diese Züge hauptsächlich von DB-Diesellokomotiven der Baur. 221 befördert. Am 1.6.1969 wurden alle hier noch stationierten 216-Lokomotiven aus dem Bw Lübeck abgezogen und umbeheimatet.

Fotos: Michael Hecht.

Auf den neben stehenden Bildern, die im Juli 1969 mit Blick auf das Freige-
 lände vom Bw Lübeck ent-
 standen, fällt mehr der
 'Diesellok-Exot'
 "DE 2000" auf, d.seiner-
 zeit für wenige Monate
 in diesem Bw eine kurze
 Heimat hatte. Diese ein
 Einzelstück bildende u.
 bei Henschel gebaute
 dieselektrische Lok hatte
 man am Ende vom Mai 1969
 im Bw Lübeck stationiert.
 Froh war man hier über die-
 se besondere Lok und einen
 Lok-Einzelgänger bildende
 Maschine nicht.
 Ihre Einsätze von Lübeck
 aus gestalteten sich
 dem-entsprechend nur
 eher mager und bestanden
 aus der gelegentlichen
 Beförderung von Auto-
 reisezügen (die es damals
 in und ab Lübeck noch gab
 und Güterzügen. Meistens
 stand die auch die DB-Nr.
 202 001 tragende o.a.
 Henschel-Versuchslok ar-
 beitslos im Bw Lübeck
 herum. So wie auf den
 neben stehenden
 Bildern zusammen mit einer
 DB-332-Kleinlok. Nach nur
 wenigen Monaten verschwand
 die "DE 2000" wieder aus
 Lübeck und kam dann bald
 danach zur 'Westfälischen
 Landes-Eisenbahn' (WLE), die
 sie 1975 nach einem Defekt
 ausmüßerte und danach ver-
 schrottete. Auf d.neben
 stehenden Bildern fährt
 an der im Juli 1969
 im Bw Lübeck in (Dauer-)
 Pause abgestellten DE-2000-
 Lok im Hintergrund die
 DR-Diesellok 118 331 vorbei.
 Die war mit einem Güterzug
 aus der DDR in dem in der
 Nähe vom Bw Lübeck befindl.
 Rbf eingetroffen u.brachte
 nun noch den in diesem Gz.
 mitgeführten Postwg.z.Hbf,
 wobei diese Rangierfahrt
 wie auch oben zu sehen an
 Bw Lübeck mit der dort ab-
 gestellten DE 2000 vorbei
 ging. Und dann auch noch-
 mal, als sich 118 331 an-
 anschl. wie unten
 zu sehen, in Lz-Tour
 zurück in die DDR.
 begab



Fotos: Michael Hecht.

Die Hintergrund-Kulisse auf allen der obigen Bilder bildet auch eine lange Kette von sieben für den Wendezugbetrieb geeigneten Heizwagen, eine Dampf-Schneesleuder und ein 'Klima'-Schneepflug, die nach harten Einsätzen der schneereichen Febr.- und März-Wochen des Jahres 1969 den verdienten Sommerschlaf genossen. Die Heizwagen verschwanden bald danach aus Lübeck, da die Eilzüge der Strecke Lübeck-Hamburg bereits ab Mai 1969 wieder von 220-Maschinen befördert wurden und nicht mehr wie sieben Jahre lang zuvor von den schwächeren 216-Schwestern, deren Heizleistungen in extremer Kältesituation (wie sie damals noch öfter vorkam) nicht ausreichten, um die Wagen der durch sie beförderten Züge zu erwärmen. Zur Unterstützung mußten Heizwagen in diesen Zügen mitfahren, die bei 220-Beförderung aber dann wegen nun ausreichender Lok-Eigenheizleistung nicht mehr benötigt wurden.
 Die Heizwagen dann bald nachdem die obigen Bilder aufgenommen wurden aus Lübeck abgezogen und tauchten hier auch nicht mehr auf, weil dieses auch nicht mehr nötig war. Ab den 1970er Jahren fuhren in und um Lübeck, anders als vorher, immer mehr elektrisch beheizte Reise- und Personenzüge, was durch den Einsatz neuer 218-Diesellokomotiven ermöglicht und später intensiviert wurde, so daß es ab d. Ende der 1980er Jahre keine derartigen Züge mit Dampfheizung mehr an dieser Stelle gab.



Auf dem oberen der obigen Bilder ist DR-Diesellok 118 331 im rechten Aufn.-Bereich dieses Bildes im Frühjahr 1971 mit dem Schnellzug D 161 (Hamburg-Lübeck-Rostock-Stralsund) im Lübecker Hbf zu sehen. Neben ihr wartet die 221-Diesellok der DB, die den D 161 von Hamburg nach Lübeck gebracht hat, auf ihr Einrücken ins nahe Bw Lübeck. Die Vordergrund des o. a. Bildes zeigt den am Stellwerk Lp von Lübeck Hbf abgestellten Funkmess-Triebwagen 723 002 der DB, der seinerzeit für Test- und Messfahrten zur Einführung des Zugbahnfunks auf der Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden in Lübeck zu Gast war. Diese Strecke war im Bundesbahn-Streckennetz eine der ersten auf der (im August 1971) der Zugbahnfunk in Betrieb genommen wurde. Der abgebildete Sonder-Triebwagen entstand durch Umbau aus dem 1939 bei Westwaggon gebauten vierachsigen Dieseltriebwagen VT 60 506 (ab 1968 = 660 506), der 1970 in Rheine als Regel-Fahrzeug ausgemustert und noch im gleichen Jahr in d. Funkmess-Triebwagen 723 002 umgebaut wurde. In seiner neuen Aufgabe war dieses Fahrzeug im Aufnahmejahr also erst kurz im Einsatz. Genau seit d. Januar 1971. Nach einem Motorschaden im Jahr 1973 konnte 723 002 nur noch als geschlepptes Fahrzeug, also als antriebloser Messwagen eingesetzt werden, wurde als solches aber noch bis 1977 für Messfahrten verwendet. Am 26.5.1977 erfolgte seine Ausmusterung. Anschliessend die Abstellung für zwei Jahre im Aw Kassel. Dort wurde das beschriebene Fahrzeug dann 1979 verschrottet. Unten verbringt DR-Diesellok 118 331 im Sommer 1974 eine Einsatzpause im Bw Lübeck. Das ganz in der Nähe von DB-Diesellok 220 023, die kurz zuvor als eine der ersten DB-Lokomotiven überhaupt die seinerzeit neu eingeführte beige-blaue Farbgebung erhalten hatte.

Fotos: Michael Hecht.



Oben ist DR-Lok 118 331 in Lübeck Hbf im Herbst des Jahres 1975 neben DB-Lok 221 146 zu sehen. Das Bild entstand kurz vor dem Ende der 118-Einsätze nach/von Lübeck im Reisezugeinsatz, die im Oktober 1975 ihr Ende fanden. Die dieselhydraulischen 118er wurden damals in diesen Einsätzen von diesel-elektrischen 132-Maschinen der DR aus Sowjet-Produktion abgelöst. Vor Güterzügen kamen 118er aber noch nach Lübeck - wenngleich auch nur sporadisch, weil hier nun auch die 132-Lokomotiven dominierten. 1979 und 1980 gab es nochmal vermehrt Güterzug-Bespannungen mit 118-Lokomotiven nach/von Lübeck. Zu jener Zeit ist unten 118 331 während einer Einsatzpause im Bw Lübeck zu sehen. Nebenan fährt auf den Streckengleisen ein Eilzug von Hamburg in den Lübecker Hbf hinein, den die beige-blaue DB-Diesellok 218 462 in Wendezug-Schiebefahrt hierher bringt - einschl. seiner ebenfalls beige-blauen Mitteleinstiegswagen. 218 462 wurde 1978 bei den Henschel-Werken für die Deutsche Bundesbahn gebaut und von dieser am 4.12.1978 fabrikneu in Betrieb genommen. Sie wurde danach im Bw Lübeck beheimatet und zum Aufnahme-Zeitpkt. des unteren Bildes war sie noch nicht einmal ein Jahr alt! DR-Lok 118 331 dagegen bereits zehn Jahre. In Lübeck blieb Lok 218 462 bis zum 14.12.2007, also fast 30 Jahre (!) lang beheimatet, kam dann aber ins Werk Kempten, wo sie bis zum 26.11.2014 im Einsatz war, bevor diese Maschine am 27.11.2014 aus dem Betrieb und dann am 9.10.2019 bei der DB ganz ausgemustert wurde. Gleich danach erfolgte ihr Verkauf an die Firma PRESS GmbH, die sie noch nach einer Aufarbeitung wieder in Betrieb nahm. Dieses unter der PRESS-Betr.-Nr. 218 057 und in blauer Farbgebung. Als PRESS-Lok kehrte sie am Ende von 2025 noch einmal kurz nach Lübeck zurück, um hier im Auftrag der DB Fernverk. AG Umleiter-IC-Züge von Lübeck nach Rostock und zurück zu befördern, was durch die o.a. PRESS-Lok zwischen dem 22. und dem 30.12.2025 erfolgte.

Fotos:
Michael Hecht.



Die 1968 im LKM-Werk in der DDR für die Dt. Reichsb. gebaute und von ihr am 30.8.1968 in Betrieb genommene Diesellok V 180 331, bzw. ab 1970 118 331 erhielt Anf.1983 neue und stärkere Dieselmotoren, wobei dieser Umbau im April 1983 abgeschlossen werden konnte und diese Lok nun unter der neuen Nr. 118 731 zum Einsatz kam. Dieses ab 18.4.1983. Vom September 1968 bis zum 24.11.1981 war sie als V 180 331 bzw. 118 331 im Bw Schwerin beheimatet. Nach Motoren-Neuausstattung ab 24.7.1987 auch im benachbarten Bw Wismar als 118 731. Der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) setzte DR-Diesellok 118 731 (damals im Bw Wismar beheimatet) am 24.11.1981 durchgehend von Lübeck bis Berlin und zurück vor seinem Sonderzug "VLV-Berolina-Express II" ein (Hinfahrt über Neustrelitz, Rückfahrt über Wittenberge). In Berlin ist diese DR-Maschine mit dem genannten VLV-Sonderzug (dem 98. von insges. 213 VLV-Sonderzügen) am 24.11.1991 im dortigen Ostbhf. (damals noch, von 1997 bis 2006, als Hbf bezeichnet) zu sehen. Das Bild darunter wurde von der Lok 118 731 aus aufgenommen und zeigt wie Sonderzug "VLV-Berolina-Express II" den o.a. Bhf. auf der Weiterfahrt nach Berlin Zoolog. Garten verläßt. Wagenmäßig bestand dieser Zug aus dem damals vom VLV in Lübeck museal u. betriebsfähig erhaltenen Doppelstockwagen DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) und dem zum DB Museum gehörenden Museums-Steuerwagen 11 005. Alle drei o.a. Fahrzeuge gibt es als museale Fahrzeuge heute noch - das aber allesamt nicht mehr betriebsfähig.

Fotos: Michael Hecht.



Mit Wirkung vom 1.1.1992 wurden die DR-Triebfahrzeuge nummernmäßig an das Baureihen-Bezeichnungsschema der DB angepaßt und aus den damals bei der DR noch vorhandenen Diesellokomotiven der Baureihe 118 wurden nun solche der Baureihe 228 unter Beibehaltung der bisherigen Ordnungs-Nr. Aus der zu diesem Zeitpunkt weiterhin in Bismarckshagen vorhandenen DR-Lok 118 731 wurde dadurch nun die DR-Lok 228 731. Die bisherigen Loknummern-Schilder aus Stahl wurden aber bei der Nummernmäßigen Änderung der 118er in 228er aber nur noch in cremefarbenen Malziffern dargestellt. Das auch bei 228 731. In dieser Form dieser DR-Lok veranstaltete der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) am 14.3.1992 noch einmal von Lübeck aus



eine Sonderzugfahrt mit dieser ihm ja schon als 118 731 bekannten Lok. Der Sonderzug dieser Fahrt (der 99. von insgesamt 213 VLV-Sonderzugfahrten) hatte den einstigen Landesteil Strelitz in Mecklenburg zum Ziel und trug deshalb den Namen 'VLV-Strelitz-Express'. Bevor er das einst Strelitz'sche Gebiet erreichte, besuchte er aber in der brandenburgischen Prignitz noch das dortige Bw in Wittstock an der Dosse, das einst auch 118er-Maschinen einsetzte. Im zuletzt noch eine Außenstelle des Bw Wittenberge bildenden Bw Wittstock ist 228 731 oben rechts mit dem o.a. VLV-Sonderzug am 14.3.1992 neben einem 'Klima'-Schneepflug zu sehen. Letzte Reste vom Bw Wittstock wurden am 31.12.1997 nach 112 Jahren geschlossen und seine Schuppenanlagen verfielen danach mehr und mehr zu Ruinen. 2016 kaufte die Stadt Wittstock die verfallenen Anlagen vom einstigen Bw. Seine Schuppen wurden anschl. muster- gültig restauriert und 2022 von der Firma 'Swiss Krono' übernommen, die hier ein Kompetenzzentrum als 'Design Station' einrichtete. Das erhielt 2023 sogar einen Denkmalpreis. Der Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' fuhr am 14.3.1992 weiter über die heute nicht mehr vorhandene Strecke Wittstock-Mirow nach Mirow und von dort aus auf ebenfalls nicht mehr existentem Gleis weiter nach Rechlin, wobei der genannte Sdzt. unten im Bereich der Sdzt. nach Rechlin zu sehen ist.

Fotos:
Michael
Hecht.



Die obigen Bilder zeigen die Fahrt des Sonderzuges 'VLV-Strelitz-Express' am 14.3.1992 auf der Strecke Mirow-Rechlin von seiner dortigen Zuglok, DR-Maschine 228 731 (damals Bw Wismar) aus gesehen. Die o. a. Strecke wurde 1918 als Militärbahn gebaut und war deshalb zunächst nicht für den öffentlichen Zugverkehr bestimmt. 1924 wurde sie aber in das Netz der damaligen Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn (MFWE) integriert und es gab hier nun auch öffentl. Personenverkehr. Unabhängig davon besaß die Strecke Mirow-Rechlin bald auch wieder militärische Bedeutung, weil die Wehrmacht in Rechlin eine Luftwaffen-Erprobungsstelle einrichtete. Deshalb wurde diese Strecke 1936 noch um wenige Kilometer bis Rechlin Nord verlängert. 1949 ging sie auf die Deutsche Reichsbahn in der DDR über. In der besaß die Bahnlinie nach Rechlin auch noch militärische Bedeutung. Es fand aber auch weiterhin öffentl. Personenzugverkehr und ziviler Güterverkehr statt. Der Personenzugverkehr nach Rechlin endete am 28.5.1967, der planmäßige Güterzugverkehr 2001, nachdem das Gleis hierher 1994 zu einem der Deutschen Bahn AG geworden war. 2006 wurde das aber endgültig stillgelegt und 2007 abgebrochen. Auf der Bahntrasse entstand anschl. ein Radweg, der heute noch dort, wo einst Züge (u. a. auch der Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express') rollten, weiterhin vorhanden ist.

Auf der benachbarten Bahnlinie Wittstock-Mirow endete im Mai 1998 der Personenverkehr und d. Gesamtbetrieb. Diese Strecke wurde danach ebenfalls abgebaut.

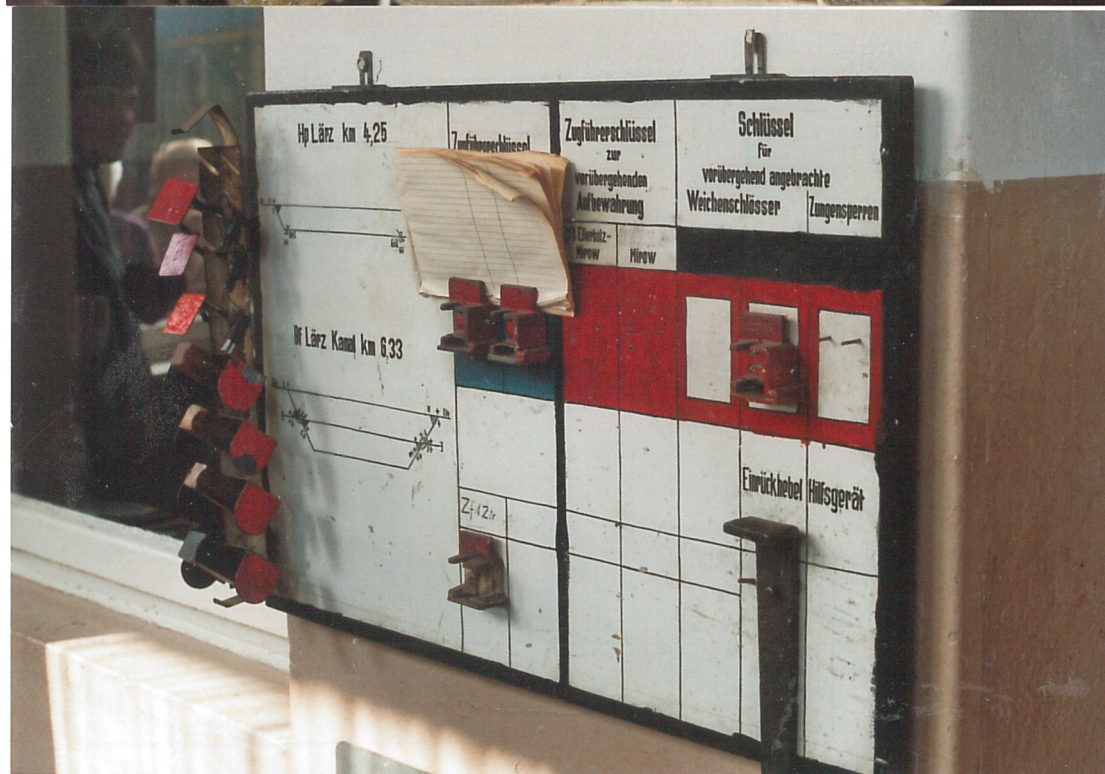
Fotos: Michael Hecht.

Schließlich gelangte d. Sonderzug 'VLV--Stre=litz-Express' am 14.3. 1992 nach Rechlin, wo er oben in den dortigen Bhf. hinein rollt. Sein links erkennbares Gebäude=de diente damals noch bahnbetriebl.Zwecken. Unter anderem waren hier noch die Weichen-Schlüssel für die Unter=wegs-Anschlussgleise ver= wahrt. Heute ist dieses Gebäude vorbildlich restauriert und dient als privates Wohngebäu=de - incl. des einsti=gen auch neben stehend links gut zu erkennenden Vorbaues. Der o. a. Sonderzug fuhr von Rechlin noch weiter bis ans Streckenende in Rechlin Nord, wo er auf dem unteren Bild zu sehen ist. Gleich hinter Lok 228 731 befand sich der historische Steuerwg, '11 005' des DB Muse=ums, der in diesem Sonderzug mitgeführt wurde.

Die Lok 228 731 gab das Bw Wismar als letzte seiner 'V-180'-Maschinen am 20.5.1992, also kurz nach der beschriebenen Sonderzugfahrt, an das Bw Wustermar ab. Dort wurde sie am 26.3.1994 aus dem Betrieb genom=men und am 30.11.1994 ausgemustert. womit sie den Staatsbahn-Dienst endgültig verließ. Hier gehörte sie seit dem 1.1.1994 sogar noch für kurze Zeit zum Rollmaterial der Deutschen Bahn AG.

Der Verein Lübecker Verkehrs= freunde e. V. (VLV) hörte nach seiner Auflösung 2012 auf zu bestehen.

Fotos:
Michael Hecht.



Von Rechlin Nord aus ging die Reise vom Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' zurück nach Mirow und von dort weiter auf der Bahnlinie Mirow-Neustrelitz, auf der dieser Sonderzug auf den neben stehenden Bildern zu sehen ist. In der Mitte und unten dabei in dem zu dieser Bahnlinie gehörenden Bhf. Wesenberg, wo der 'VLV-Strelitz-Express' eine Kreuzung mit einem von Neustrelitz nach Pritzwalk fahrenden Plan-Personenzug hatte. Der bestand aus den DR-Schienenbus-Fahrzeugen 772 164 (Motorwg.) und 972 764 (Steuerwg.). Die Bahnlinie Neustrelitz-Mirow ist heute noch in Betrieb. Jetzt pendeln hier (seit 2012) Dieseltriebwagen der 'Hanseatischen Eisenbahngesellschaft' (HANS), die hierfür aktuell zweiachsige Einzelfahrzeuge vom Typ LVT/S verwendet.

Der Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' bestand wagenmäßig aus den seinerzeit noch in Lübeck museal erhaltenen Mitteleinst.-Wagen des DB-Museums (seinerzeitiger 'Museums-Wendezug Lübeck' sowie einem Schürzen-Schnellzugwagen dieses Museums. Bei ihm handelte es sich um einen Wagen der Bauart Bü.38, d. damals seine Heimat als Museums-Fahrzeug, aber betriebs- und einsatzfähig in Nürnberg hatte. Das DB Museum verfügt über mehrere solcher Wagen, die aber anders als 1992, heute sämtlich nicht mehr betriebsfähig sind. Der im 'VLV-Strelitz-Expr.' eingesetzte B4ü-Wagen ist neben stehend gut hinter DR-Lok 228 731 zu sehen. Die ist heute Museumslok in Neumünster, wo sich auch der letzte Wagen v. einstigen 'Museums-Wendezug Lübeck' befindet.

Fotos:
Michael Hecht.





Die obigen Bilder zeigen den Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' mit DR-Diesellok 228 731 am 14.3.1992 in dem unweit von Waren an der Müritz gelegenen Bahnhof von Kargow in mecklenburgischer Spätwinter-Landschaft.

Fotos: Michael Hecht.



Bei ↴

gleichzeitigem Fahrtrichtungs-Wechsel übernahm ihn hier die DR-Diesellok 230 052 zur Weiterfahrt auf der in Kargow abzweigenden und planmäßig nur dem Güterverkehr dienenden Strecke nach Möllenhagen. Die Diesellok 230 052 wurde 1971 in der Sowjetunion für die Deutsche Reichsbahn in der DDR gebaut und von dieser am 30.12.1971 unter der Nr. 130 052 in Betrieb genommen. Wie alle 130er-Maschinen besaß auch diese Lok keine Einrichtung zur Beheizung v. Personen- und Reisezügen und kam deshalb planmäßig fast nur im Güterzugdienst zum Einsatz. Das unter anderem auch zwischen Rostock und Berlin sowie umgek., wofür das Bw Neustrelitz mehrere 130er-Maschinen erhielt. Die, die hier noch 1992 vorhanden waren, wurden in jenem Jahr in Lokomotiven der Baur. 230 umgezeichnet. Dazu gehörte auch Maschine 130 052, aus der nun Lok 230 052 wurde. Die setzte vor allem die Außenstelle Waren des Bahnbetriebswerkes Neustrelitz ein und am 14.3.1992 durfte sie sogar seltenerweise einen Reisezug befördern, nämlich den Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' von Kargow bis Möllenhagen und von dort bis Waren. Auf den mittleren Bildern ist 230 052 bei Übernahme dieses Sonderzuges in Kargow und mit ihm kurz vor Abfahrt nach Möllenhagen im Bhf. Kargow zu sehen. 230 052 wurde kurz nach Übernahme durch die Deutsche Bahn AG am 20.3.1994 (etwas mehr als zwei Jahre nachdem die obigen Bilder entstanden) aus dem Betrieb genommen und am 21.3.1994 ausgemustert. Im September 1997 wurde diese 'Ur-Ludmilla' in Rostock Seehafen verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.



Die Bilder auf dieser Seite zeigen den Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' am 14.3.1992 oben während seiner Fahrt auf der Güterbahn Kargow-Möllenhausen. Gleich hinter der 'Ur-Ludmilla'-Masch. 230 052 lief der zum o.a. Sdztg. gehörende u. bereits beschriebene Schürzen-Schnellzugwagen des DB-Museums.

Auf den unteren Bildern ist der o. a. Sonderzug im Bhf. Möllenhausen zu sehen. Der gehörte einst zu der von Schwerin nach Neubrandenburg verlaufenden 'Mecklenburgischen Südbahn', deren östlichste Km-Marke heute der Km 116,2 in Möllenhausen ist, Der Güterbahn-Abschnitt Kargow-Möllenhausen im Verlauf der einstigen, heute nur noch bis Möllenhausen führenden 'Mecklenburgischen Südbahn' ist immer noch in Betrieb und wird vor allem von Transport-Zügen vom und zum Betonschwellen-Herstellungswerk in Rethwisch bei Möllenhausen befahren. Diese Züge werden hier aber jetzt meistens von Diesellokomotiven privater Firmen außerhalb des DB-Konzerns befördert. Die 130er- und 230er-Zeiten sind auch an dieser Stelle längst vorbei. Am 14.3.1992 kam 230 052 sogar mit einem Reisezug, dem Sonderzug 'VLV-Strelitz-Express' nach Möllenhausen, mit dem diese Lok unten im Bhf. von Möllenhausen zu sehen. Das auch neben der schon erwähnten äußersten Km-Marke 116,2 am östlichsten Ende im heutigen Verlauf der 'Mecklenburgischen Südbahn'. Der reguläre Personenzugverkehr zwischen Kargow u. Möllenhausen endete am 31.5.1970. Seit 1996 ist das Gleis von Kargow nach Möllenhausen nur noch ein Streckenrangierrgleis-Bezirk und ein Bahnhofsgleis des Bahnhofes Kargow.

Fotos: Michael Hecht.

Zur ständigen Sammlung histor. Schienenfahrz. im Kultur Lokschuppen in Neumünster gehört seit d. 6.5.2026 auch d. ehem. Reichsbahn Diesellok 118 731, die bei d. DR vor 1983 auch d. Nr. V 180 331 u. 118 731 trug. Die 1968 gebaute Lok hat z. musealen Erhalt. nun ihren Platz in d. LKN-Sammlg. erhalten u. ist dadurch in d. Norden zurückgekehrt, denn v. 1995-2003 war diese interessante Masch. schon mal Museumslok in Lübeck. Dann ebenfalls (aber nicht mehr betr. fähig) museal erhalten ab 2011 in Glauchau und (bis Mai 2026) in Weimar. Von dort gelangte sie nun ins Eisenbahnmus. in NMS, ist dort aber weiterhin nicht betriebsfähig (nur 1 Motor u. kein Getriebe). An ihrem neuen Standort ist die Lok 118 731 rechts unten am 23.5.2026 neben der dort auch (und ebenfalls nicht betr.-fähig) erhaltenen Museums-Dampflok 042 271 zu sehen. Für den neuen Verbleib in Neumünster wurde Diesellok 118 731 von einer Privatperson gekauft und dem Kultur Lokschuppen Neumünster als Leihgabe und zur dortigen musealen Erhaltung überlassen. Als aktive DR-Lok V 180 bzw. 118 331 war sie von 1968 bis 1981 im Bw Schwerin beheimatet und kam bis 1975 auch sehr oft nach Lübeck !!!



Foto:
Peter
Rentzsch.



Wie bereits oben erwähnt war die heutige Museums-Diesellok 118 731 schon einmal von 1995 bis 2003 Museums-Maschine. Nach Ausmusterung durch die Deutsche Bahn AG, auf die Lok 118 731 als 228 731 am 1.1.1994 übergang und die sie dann am 30.11.1994 ausmusterte, kaufte eine private Eigentümer-Gemeinschaft in Lübeck die o.a. Lok und ließ sie nach Lübeck bringen, was 1995 geschah. In der Folge wurde sie wieder betriebsfähig hergerichtet, was unter umfangreicher Beteiligung von Verein 'Hist. Eisenb.-Fahrz. Lübeck e.V.' (HEL) geschah. Dabei erhielt sie auch ihre alte DR-Nummer V 180 331 zurück. Ihre Farbgestaltung wurde in Neuanfertigung aber mehr ein Phantasie-Objekt, denn sie erhielt die V-180-Anstrichsversion mit ZWEI Zierstreifen im unteren Bereich des Lokkastens u. der Stirnfronten. Über eine derartige Farbgebung verfügten aber nur die vierachsigen V-180-Maschinen (unter-Baureihen V 180,0 u. V 180.1). Die sechsachsigen V 180 (Unter-Baureihen V 180.2-4) erhielten bei ihrem Bau alle nur EINEN Zierstreifen - incl. Lok V 180 331. Diese Lok machte man bei ihrer ersten musealen Aufarbeitung von der Farbgebung her zu einer V 180.0 bzw. V 180.1 mit ZWEI Zierstreifen. Derart wieder betriebsfähig hergerichtet wurde d. beschriebene Dieselmachine in ihrem neuen, nicht ganz normmäßigen 'Anstrich-Look' vom HEL-Verein (gibt es heute auch nicht mehr) für die Beförderung von Sonderzügen zur Verfügung gestellt. Sie war dann aber beim HEL-Verein nur selten im Einsatz und wurde 2003 verkauft, womit auch ihr Status als Museums-Maschine ein erstes Mal endete und sie ihren Standort Lübeck nach acht Jahren wieder verließ. Foto: Andreas Henke. Das untere Bild zeigt V 180 331 noch als Lübecker Museumslok bei einem ihrer seltenen Einsätze als derartige Lok. Auf dem genannten Bild ist sie als solche in Bad Kleinen zu sehen, als sie zwei y1-Museumswagen nach einer Reparatur am 27.2.2002 von Neustrelitz nach Lübeck schleppt.

Nach der ersten Ära als Museumslok kam die Dieselmachine V 180 331 durch Verkauf Anf, 2003 zur Fa. Transport u. Logistik (TLG), die sie nun zur Beförderung von Güterzügen einsetzte. Ihre museale Farbgebung mit nicht ganz korrektem Doppel-Zierstreifen-Muster behielt sie genauso wie ihre hist. Nr. V 180 331. 2006 kam diese Lok dann v. TLG-Unternehmen zur Firma PBSV Verkehrs GmbH, wo sie ebenfalls die 'Zwei-Linien-Farbgebung' behielt, zusätzlich aber zur histor. Lok-Nr. mit d. PSV-eigenen Nr. 17 versehen wurde. Das auch äußerlich. Das PBSV-Unternehmen setzte ihre einzige V-180-Lok bevorzugt zur Beförderung von Containerzügen zwischen Hambg. und Lübeck sowie umgekehrt, weil Lübeck ja zur PBSV-Einsatzzeit der o. a. Diesellok noch nicht im elektr. Eisenbahn-Oberleitungs-Fahrbetrieb erreichbar war. Dadurch kam sie wieder oft nach Lübeck, wo sie auf dem oberen Bild im April 2008 als PBSV-Lok 17 mit einem Containerzug nach Lübeck-Siems im Hbf zu sehen ist. In diesem Hbf wurde damals fleissig an der Herrichtung zum o. a. Elektro-Fahrbetrieb gearbeitet, den man dann hier 8 Mon. später eröffnete. In der Mitte ist die o. a. PBSV-Lok auf Lz-Tour in Lübeck Hbf abgebildet und unten steht sie mit einem Containerzug nach Lübeck-Siems im Mai 2008 in diesem Hbf. An ihr vorbei fährt hier in Lz-Tour DB-Diesellok 232 561. Die wurde 1981 in u. UdSSR für die DR gebaut und kam hier zunächst als 132 561 zum Einsatz. Ab 1992 dann als 232 561. Die DB-Güterbahn nahm sie am 7.5.2009 aus dem Betrieb u. musterte sie am 14.6.2011 ganz aus. Im Mai 2016 wurde sie verschrottet.





Reparaturarbeiten an PBSV-Lok 17 (alias V 180 331, 118 331, 118 731 und 228 731 von DR und kurz DB AG) wurden oft im DB-Bahnwerk Lübeck durchgeführt, wo diese PBSV-Lok anl. solcher Arbeiten oben im August 2008 zu sehen ist. Sie zeigt sich auf den o. a. Bildern im DB-Werk Lübeck neben den damals in diesem Werk beheimateten Diesellokomotiven 218 158 und 218 330 der DB Regio AG. 218 158 wurde 1972 bei Krauss-Maffei gebaut und war mehrfach im Bw Lübeck stationiert, zuletzt von 2007 bis 2009. Am 23.3.2009 wurde diese Lok von der DB aus dem Betrieb genommen und nach endgültiger Ausmusterung im Juli 2013 bei der Firma Scholz in Espenhain verschrottet. 218 330 wurde 1975 bei Krupp gebaut und gehört heute noch zum Werk Kiel der DB Regio AG. Sie trägt inzwischen wieder den beige-blauen Anstrich, über den sie auch schon in Bundesbahn-Zeiten verfügte und trägt jetzt zusätzlich zu ihrer Nr. den Namen 'Konrad'.

Die Betr.-Nummern-Schilder waren bei der ersten Restaurierung zur Museumslokomotive nicht als Stahlschilder an der danach wieder unter histor. Nr. V 180 331 fahrenden o.a. ex-Reichsbahnlokomotive angebracht, sondern nur in äußerl. Stahlschilder-Form in Farbe an dieser Lok aufgebracht worden.

Fotos: Michael Hecht.

Die beiden oberen

Auch diese Bilder zeigen PBSV-Lok 17 im August 2008 im Gelände vom Bahnwerk Lübeck der DB, wo neben= an verschiedenste Züge an dieser V-180-Maschine vorbei rollten. So unter anderem wie neben stehend abgebildet Diesellok 218 407 der DB Regio AG, mit einem aus ehem. 'Silber= lingen' gebildeten RE= Zug nach Hamburg oder darunter Diesellok V 157 der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE), deren Diesel= Lokomotiven damals nicht wenige KV= Güterzüge von Hamburg und Maschen nach Lübeck-Travemünde Skandinavienkai und umgekehrt zogen.

Unten fährt Diesellok 232 691 der DB eben= falls mit einem KV= Zug Ri. Hamburg an der abgebildeten Bw= Szenerie in Lübeck vorbei. Die o.a. 'Ludmilla'-Maschine beförderte ihren Zug bis zur Erreichung des elektr. Fahrleitungs= Netzes in Hamburg, wo dieser Zug dann von einer Ellok zur Weiter= fahrt übernommen wurde. Aber auch in Lübeck sollte es zum genannten Zeitpunkt nicht mehr lange dauern, bis auch hier der elektr. Ober= leitungs-Fahrbetrieb aufgenommen werden konnte. Die Anlagen dafür waren im Aug.2008 im Lübecker Bahnwerk= Bereich bereits fertig gest.

218 407 = Gebaut 1978 b. Krupp für die DB, 30.9.1993-15.12. 2002 Bw Lübeck, danach DB- Regio-Werk Kiel. Dort DB- Ausmusterg. 23.2.2018, im Mai 2019 Verkauf an Firma RIS in Schsen, dort noch als 218 407 im Einsatz.

TWE 157 = Gebaut bei MaK als Lok vom Typ G 1205 BB, NVR= Nr. 274 108. 232 691 = Gebaut 1978 in d. Sowjetunion für die DR. Dort erst 132 691, ab 1992 dann 232 691 u. 1994 an DB. Aus= musterg. dort 8.12.2015, Am 30.12.2015 Verk. an LEG. Dort noch im Einsatz (Leipzig).



Fotos: Michael Hecht.

Die beiden oberen der neben stehenden Bilder zeigen wie im August 2008 ein ganz besonderer Zug an der sich damals im DB-Werk Lübeck aufhaltenden PBSV-Lok 17 (ehem. DR-Lok V 180 331, 118 331, 118 731 und DR/DB-Lok 228 731) vorbei fährt. Er bestand aus wagemäßig aus dem damals noch in Lübeck sowohl museal als auch betriebsfähig vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (LV) erhaltenen Doppelstockwg. 'DW 8' der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) und befand sich damals im Schlepp von DB-Regio-Diesellok 218 434 auf einer Rangier-Leerfahrt vom Hgbf zum Hbf in Lübeck. Die lange Zeit, in der dieser Wagen (von 1978-2006) der einzige doppelstöckige Personenzugwg. in Lübeck war, mußte aber z. Aufn.-Zeitpkt. schon als beendet betrachtet werden. Seit 2006 setzte die DB Regio AG auch wieder 'Doppeldecker' auf der Strecke Lübeck-Hamburg ein. Nun waren es fabrikneue Fahrzeuge. Ein aus solchen Wagen gebildeter RE-Zug von Hamburg trifft unten in Wendezug-Schiebefahrt mit einer DB-Regio-218 in Lübeck ein und fährt hier am Bahnwerk Lübeck und d. sich hier aufhaltenden PBSV-Lok 17 vorbei. Auf den beiden oberen Bildern ist auch rechts ein Dieseltriebzug der zur DB Regio AG gehörenden Baur. 628/928 zu sehen. Seit 1987 wurden diese Triebzüge auch von Lübeck aus umfangreich eingesetzt. Ab 2009 erfolgte hier ihre schrittweise Ablösung durch neue LINT-Triebzüge.



Fotos:
Michael Hecht.

Oben ist ein aus n-Eindeckwagen gebildeter RE-Zug mit einer DB-Regio-218 auf der Fahrt nach Bad Kleinen im Aug. 2008 bei Vorbeifahrt am Bahnwerk Lübeck und der dort anwesenden PBSV-V 180 (PBSV-Lok 17) zu sehen. Solche Züge gibt es in Lübeck nicht mehr. Lokbespannte Züge findet man in Lübeck's Plan-Eisenb.-Betrieb nur noch im Güterverkehr! Ehem.Silberling-Eindeck-Wagen: In Lübeck längst Geschichte. Genau so wie das Betriebswerk u. Bahnwerk der DB in der Trave-Hansestadt. 2010 wurde es geschlossen. Anfang 2025 brach man seine letzten Schuppen-Anl. ab.

Die unteren Bilder zeigen die Vorbeifahrt von Güterzügen zum o.a. Aufn.-Zeitpunkt am damals noch voll existenten Bw Lübeck. Diese Güterzüge werden von DB-232-Dieselmotoren gezogen, die ihren Vorgängereigentümer in der Deutschen Reichsbahn besaßen. Zu der gehörte bis 1993 auch die in Bildmitte jew.zu sehende PBSV-Lok 17. Als sie noch DR-Lok V 180 331 und 118 331 war und damals von 1968 bis 1980 auch oft nach Lübeck kam, verbrachte sie ihre dortigen Betriebs- und Einsatzpausen, wie auch bereits an anderen Stellen in dieser Ausgabe v.LBE-Expr. abgebildet, ebenfalls im Gelände vom Bw Lübeck, wo sich auf den neben stehenden Bildern die gleiche Lok (nun als PBSV-Masch. 17) im August 2008 aufhielt !

Die jew. im linken Bildteil erkennbare, 1976 errichtete Kranhalle verschwand 2025 mit dem Rest-Abbruch der Rest-Hochbauten vom Bw Lübeck.

Fotos:
Michael Hecht.





2009 kam die PBSV-V 180, die PBSV-Lok 17 vom PBSV-Unternehmen zur Firma KUBE CON rail GmbH bei der sie aber nur kurz blieb und wo sie wichtige Motoren- und Getriebeteile durch Ausbaumaßnahmen verlor, so daß sie nun nicht mehr mit eigenem Antrieb bewegbar war. In diesem Zustand wurde diese Lok 2011 an die 'Interesengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e. V.' in Glauchau veräußert, wo sie oben zu sehen ist, als sie in einem inzwischen traurigen Gesamtzustand von Diesellokomotiven des Typs 'V 100 Ost' befördert, beim neuen Besitzer in Glauchau eintrifft. Der änderte an diesem bedauernswerten Zustand aber auch kaum etwas und gab 'V 180 331' im Jahre 2014 an den 'Thüringer Eisenbahnverein e. V.' (TEV) in Weimar ab. Der TEV-Verein richtete die o.a. Lok nun wieder äußerlich her, wodurch sie erneut und nun zum zweiten Mal Museums-Lok wurde, wenn auch nicht betriebsfähig. Bei der erneuten äußerl. Aufarbeitung erhielt die beschriebene V-180-Lok nun die von 1983 bis 1991 gültige Nummer 118 731 und ihre farbliche Gestaltung erfolgte nun im 'Spar-Anstrich', den viele 118er in den 1980er Jahren mit auf die Stirnfronten reduzierten Einzel-Zierstreifen erhielten. DR-Lok 118 731 gehörte im Sommer 1987 dazu. Und so wie damals wurde sie auch im Eisenbahnmuseum Weimar des TEL im ehem. Bw Weimar präsentiert. Dort ist sie als 'neue' Museums-118 331/731 unten am 10.10.2015 zu sehen.

Fotos: Oben = Alexander Hertel. Unten = Karl Weigert.