

B 7539 F
ISSN 0720-051X



Eisenbahn JOURNAL

6/1983
Oktober

DM 7,80
sfr 7,80
öS 60,—
hfl 10,—

Über 100 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





Auch die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn müssen ab und zu in die Waschanlage. Die Aufnahme entstand im Januar 1977 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

Foto: Z. Pillmann



6/83

ISSN 0720-051 X 9. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 7,80 öS 60,-
sfr 7,80 hfl 10,-

Hermann Merker Verlag

D-8060 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2
Tel. (0 81 41) 2 40 37

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
F. Jerusalem, H. Kundmann,
P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer
Peter Schiebel, Willy Kosak

Schlussredaktion: S. Werner

Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

Euro Planning International

Verona – Via Amanti, 12

Eisenbahn-Journal erscheint 6 × jährlich

Abonnement: DM 46,80 + DM 4,- Portoanteil

(Ausland: Portoanteil DM 9,-)

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis
des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigen-Preisliste Nr. 5 vom 1. Januar
1983.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto be-
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine
Haftung übernommen werden!



Auflagenhöhe 31.000

Aus dem Inhalt

	Seite
Deutsche Diesellokomotiven (Die V 160)	4
Der LBE-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck	12
Die »Jumbos« der Baureihe E 52	20
Bayern – Journal (Vom »Adler« zur S 3/6 – 2. Teil)	28
Abschied von der Baureihe E 44	34
Die preußische Gattung G 7 (1. Teil)	36
Die badische IV h bei der Deutschen Reichsbahn	42
Das HO-Modell der 18 316	47
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	48
Modellbahn-Dioramen (5. Teil)	52
Die preußische P 4 ² jetzt auch in HO	58
Die E 52 in HO – ein Supermodell von Märklin	60
Großer Modellbau-Wettbewerb	62
Neuheiten-Journal	70
Minimarkt	77
Verlagsbestelliste	78
Bücherecke	80

Fehlerberichtigung

Im Eisenbahn-Journal 5/83 sind uns leider ein paar Fehler unterlaufen, die wir hiermit berichtigen möchten:
Auf Seite 25 Artikel „Was war das – Mischvorwärmanlagen“ fehlt bei der schematischen Funktionsdarstellung die Erklärung zu Punkt 20. Hier müßte es folgendermaßen heißen: „20 Sieb in der Frischdampfleitung.“
Auf Seite 40/41 Artikel „Die badische IV h“ sind die Bildunterschriften mit Autorenhinweisen von Bild 2 und 3 vertauscht.

Zu unserem Titelbild:

Von Mosbach nach Mudau im Odenwald führte bis zur Stilllegung am 2. 6. 1973 eine schmalspurige Nebenbahn mit einer Spurweite von 1000 mm. Sie war die einzige Schmalspurbahn der früheren Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Eröffnet wurde sie am 3. Juni 1905.

Für den Betrieb der Schmalspurbahn lieferte die Firma Borsig im Jahre 1904 vier Naßdampflokotiven mit den Fabriknummern 5324 – 5327. Die Dreikupppler wurden bis zur Eröffnung des Planzugbetriebs zwischen Mosbach und Mudau vor Bauzügen eingesetzt. Nach Übernahme der Schmalspurbahn durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1931, bis dahin oblag die Betriebsführung der Deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft, erhielten die vier Dampflokotiven die Betriebsnummern 99 7201 – 99 7204. Die Dampflokotiven wurden erst zum Winterfahrplan 1964/65 durch die Diesellokomotiven V 52 901 und V 52 902 abgelöst.

Das Foto vom 25. 9. 1962 zeigt die 99 7202 am Bahnhofsvorplatz in Mosbach.

Foto: W. A. Reed



Bild 1: Die 216001 und die 216005 wurden mit der Fabriknummer 4044 bzw. 4048 von Krupp geliefert. Das Foto entstand am 19. 2. 1975 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck. **Foto: U. Budde**

»Deutsche Diesellokomotiven«

Bild 2: 1960 war ein Prototyp der Baureihe V 160 in Nürnberg auf einer Ausstellung zu sehen. Damals besaßen die Vorserienlokomotiven ein graues Farbband im Bereich der Fenster. **Foto: Dr. F. Asmus**



Die Baureihe V 160

Zu Beginn der sechziger Jahre war bei der Deutschen Bundesbahn der Wandel in der Struktur der Zugförderung schon in großem Ausmaß eingeleitet. Eine stattliche Anzahl neuer Diesellokomotiven hatte in vielen Bereichen bereits die überalterten Dampflokomotiven abgelöst. Für den schweren Streckendienst standen die zweimotorigen Maschinen der Baureihe V 200 zur Verfügung, im Verschiebedienst auf großen Rangierbahnhöfen hatte die V 60 ihren Einzug gehalten. Abgeschlossen war auch die Entwicklung der V 100, einer einmotorigen Drehgestellmaschine für den Einsatz auf Nebenbahnen und für den leichteren Dienst auf Hauptstrecken.

Der bereits um 1950 erarbeitete Typenplan enthielt aber auch noch eine einmotorige Mehrzweck-Lokomotive für Hauptbahnen, die dort die preußischen Gattungen P 8, P 10, G 8, G 10 und schließlich auch die Einheitslokomotiven der Baureihen 03 und 50 ersetzen sollte. Ein entsprechender Entwicklungsauftrag war dann im Jahr 1956 zwischen dem Bundesbahn-Zentralamt München und der Firma Krupp geschlossen worden. Mit der Entwicklung der Baureihe V 160 wurde sodann Ende der fünfziger Jahre eine neue Epoche mit hydraulischer Kraftübertragung eingeleitet. Die Firmen Daimler-Benz, Maybach und MAN hatten inzwischen große schnelllaufende Dieselmotoren mit einer Nennleistung von 1900 PS zur Serienreife gebracht und Voith in Heidenheim war in der Lage, die erforderlichen Strömungsgetriebe für die Kraftübertragung zu liefern.

Im Oktober des Jahres 1958 erging an die Firma Fried. Krupp in Essen der Auftrag zum



Bild 3: Am 27. 3. 1982 mußte die 216 003 der 221 124 mit dem Dgd 58140 bei Ratingen Vorspann leisten.

Foto: U. Budde

Bau von zunächst sechs Prototypen der Baureihe V 160. Die Fahrzeuge sollten für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h im Schnellgang und für 75 km/h im Langsamgang ausgelegt werden. Mit einer angestrebten Achslast von 17 t wäre auch ein Einsatz auf Nebenbahnen möglich gewesen. Schon bei der Fertigung der Lokomotiven zeigte sich, daß man trotz konsequenter Verwirklichung des Leichtbaus mit einer Achslast von

18 bis 18,5 t rechnen mußte. Ein Einsatz auf Nebenstrecken konnte nur mit halben Betriebsstoffvorräten ins Auge gefaßt werden. Für die sechs bei Krupp bestellten Maschinen, mit den Fabrik-Nrn. 4044 bis 4049, waren die Betriebsnummern V 160 001 bis 006 vergeben worden. Drei weitere baugleiche Vorauslokomotiven, V 160 007 bis 009, entstanden ab 1959 bei Henschel in Kassel mit den Fabrik-Nrn. 29 798 bis 29 800.

Die Bauausführung der V 160

Der Fahrzeugteil der neun Vorauslokomotiven der Baureihe V 160 besteht aus drei Baugruppen: dem Lokomotivrahmen, dem Kastenaufbau und den zweiachsigen Drehgestellen. Die brückenartige Konstruktion des Rahmens wurde in Stahl-Leichtbauweise gefertigt. Zwei über die gesamte Länge durch-

Bild 4: Dieses Bild zeigt die 216 004 mit dem Ng 63008 bei Wüllfrath (13. 5. 1980).

Foto: U. Budde





Bild 5: Auf der landschaftlich sehr reizvollen Angertalbahn von Ratingen nach Wülfrath wurden die Vorserienlokomotiven der BR 216 von den Eisenbahnfreunden besonders gern fotografiert. Im Oktober 1977 war die 216 003 mit einem Güterzug zwischen Flandersbach und Abzweig Kalkwerk im Angertal unterwegs. **Foto: Z. Pillmann**

laufende kräftige U-Profile wurden mit den Pufferträgern und mit weiteren Längs- und Querträgern aus Blechformteilen vollständig geschweißt. Trotz der erforderlichen Durchbrüche für die Ölwanne des Motors und für den unteren Teil des Getriebes wurde eine außerordentlich hohe Knick- und Biegefestigkeit erreicht. Auch der Kastenaufbau ist eine Schweißkonstruktion aus Blechen und Hutprofilen, die in selbsttragender Schalenbauweise ausgeführt und mit dem Rahmen ver-

schweißt wurde. Abnehmbare Dachteile ermöglichen den Ein- und Ausbau der gesamten Maschinenanlage, des Heizkessels und aller weiteren Aggregate. Recht aufwendig in der Fertigung waren die gewölbten Blechformteile unterhalb der Frontfenster, die den Fahrzeugen bald den Spitznamen „Lollo“ eingetragen hatten. Der Lokomotivkasten erhielt fünf durch Querwände voneinander getrennte Räume. Direkt an den Führerstand 1 schließt ein kleiner Raum

an, der den Hilfsdieselmotor mit einem Bremsluftverdichter und den Generator für die Stromversorgung beherbergt. Im nachfolgenden Raum wurde der große Fahrdieselmotor mit den beiden Auspuffschalldämpfern untergebracht. Zwischen dieser Motorkammer und dem Führerstand 2 liegt der große Raum mit der Kühleranlage, dem Heizkessel und mit dem Speisewasserbehälter, der ein Fassungsvermögen von 3000 Liter besitzt. Unter der Kühleranlage in der Fahrzeugmitte fand

Bild 6: Im Sommerfahrplan 1972 waren die Vorserienlokomotiven der Baureihe 216 auch noch vor Schnellzügen in Schleswig-Holstein eingesetzt. Am 12. 8. 1972 wurde der D 637 mit der 216 001 bespannt, aufgenommen bei Krempe an der Strecke Westerland/Sylt – Hamburg. **Foto: G. Neumann**





Bild 7: Auf der Drehscheibe des Bw Gelsenkirchen-Bismarck präsentiert sich hier im Dezember 1977 die 216007.

Foto: Z. Pillmann

das Flüssigkeitsgetriebe seinen Platz. Der Zugang zu den Führerständen ist durch je eine Seitentür, die sich in Fahrtrichtung in der linken Seitenwand befindet, möglich. Die beiden anderen, diagonal zueinander angeordneten Türen führen in die Maschinenräume 1 und 3, die auch von den beiden Führerständen erreichbar sind. Die Führerräume verfügen über einen recht wirksamen Schallschutz. Für den Triebfahrzeugführer und einen Beermann sind zwei frei bewegliche hö-

herstellbare Sessel mit einer großen runden Grundplatte vorhanden. Neben den erforderlichen Bedieneinrichtungen befindet sich im Führerraum 1 ein Kleiderschrank und ein Speisewärmer, im Führerstand 2 der Indusisshrank.

Auch die Drehgestellrahmen sind als vollständig geschweißte Konstruktion in Kastenträger-Ausführung gestaltet. Die Radsätze laufen in außenliegenden Doppelpendelrollenlagern und werden durch je zwei Achslenker

über Gummielemente in den Drehgestellrahmen spielfrei und verschleißarm geführt. Die Zugkräfte werden von den Drehgestellen über je einen Drehzapfen, der mit einem tiefliegenden Drehzapfenlager in das Drehgestell eintaucht, auf den Lokomotivrahmen übertragen. Der Rahmen selbst stützt sich in zwei Punkten über je zwei Schraubenfedern auf den Rahmen eines jeden Drehgestells ab.

Bild 8: Auch dieses Foto vom Dezember 1977 entstand zwischen Flandersbach und Abzweig Kalkwerk im Angertal. Die 216 002 beförderte hier einen Kalkzug.

Foto: Z. Pillmann





Bild 9: Anfang der sechziger Jahre waren die Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 oft mit Wendezügen zwischen Hamburg und Lübeck eingesetzt. Am 6. 9. 1962 fährt die V 160 002 mit dem Wendezug E 815 (Hamburg — Lübeck) aus Hamburg Hbf aus. **Foto: U. Montfort**

Die Maschinenanlage

Als Antriebsmaschinen dienten zunächst wahlweise die schnellaufenden Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung mit einer Nennleistung von 1900 PS bei 1500 U/min, die von Daimler Benz und Maybach geliefert wurden. Der Motor von Daimler Benz arbeitete mit einfacher Aufladung, die Maschine von Maybach mit erhöhter Aufladung durch einen Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Beide Motorbauarten waren gegeneinander austauschbar. Im Lokomotivrahmen wurde der Motor elastisch gelagert, um so jede Verwindung des Rahmens vom Motorgehäuse fernzuhalten. Die Kraftstoffanlage besteht aus zwei unter dem Rahmen angeordneten Behältern mit einem Fassungsvermögen von je 1625 Liter und einem unter dem Dach liegenden Betriebsbehälter mit einem Inhalt von 100 Liter.

Über eine Kupplung mit Drehschwingungsdämpfer und eine kurze kräftige Gelenkwelle wird die Antriebsleistung auf das in drei Punkten im Rahmen gelagerte Voith-Strömungsgetriebe übertragen. Dieses Getriebe besteht aus zwei verschieden ausgelegten Wandlern

und einer hydraulischen Kupplung im Primärteil. Im Sekundärteil befindet sich das Wendegetriebe und diesem nachgeschaltet das Stufengetriebe für den Schnell- und den Langsamgang. Von dort aus erfolgt die Kraftübertragung mit weiteren Gelenkwellen auf die vier Achsgetriebe.

Der Hilfsdieselmotor von MWM mit einer Leistung von 18 PS dient vor allem der Erzeugung elektrischer Energie und Druckluft während des Vorwärmens der Maschinenanlage und dem Vorheizen abgestellter Reisezüge. Der Hilfsdiesel ist mit einem Kompressor und mit einem angeflanschten Generator direkt gekuppelt. Für die Beheizung von Reisezugwagen wurde eine ölgefeuerte Heizanlage der Bauart Hagenuk mit einer Dampfleistung von 750 kg/h eingebaut. Der Zwangsdurchlaufkessel steht, von allen Seiten frei zugänglich, im Maschinenraum neben dem Führerraum 2. Der Brennstofftank mit einem Fassungsvermögen von 850 Liter wurde unterhalb des Rahmens direkt neben den Kraftstoffbehältern aufgehängt. Die Bremsanlage besteht aus einer schnellwirkenden, mehrlötigen Druckluftbremse der Bauart Knorr mit Zusatzbremse. In jedem Drehgestell ist für jedes

Rad ein Bremszylinder eingebaut. Als Handbremse ist in beiden Führerständen je eine Spindelbremse vorhanden, die jeweils auf zwei Räder des darunter liegenden Drehgestells wirkt. Die für die Bremse benötigte Druckluft wird in einem, von einem Elektromotor angetriebenen Luftpresser der Bauart Westinghouse erzeugt. Dieselbe Luftmenge liefert der mit dem Hilfsdieselmotor gekuppelte Kompressor.

Die elektro-pneumatische Steuerung entspricht jener der Baureihe V 100. In jedem Führertisch ist ein Handrad als Fahrschalter mit 15 Dauerfahrstufen vorhanden. In ihren wichtigen Funktionen überwachen sich die Maschinen- und die Heizanlage selbstständig. Störungen werden dem Triebfahrzeugführer über Meldelampen angezeigt. Die Steuerung ist so ausgeführt, daß die Lokomotiven im Wendezugbetrieb eingesetzt werden können. Außerdem ist eine Einmann-Bedienung beim Einsatz in Doppeltraktion möglich.

Zu den Sicherheitseinrichtungen zählen eine wegababhängige Sicherheitsfahrhaltung mit zeitabhängiger Wachsamkeitskontrolle der Bauart BBC und eine Anlage für induktive Zugbeeinflussung.

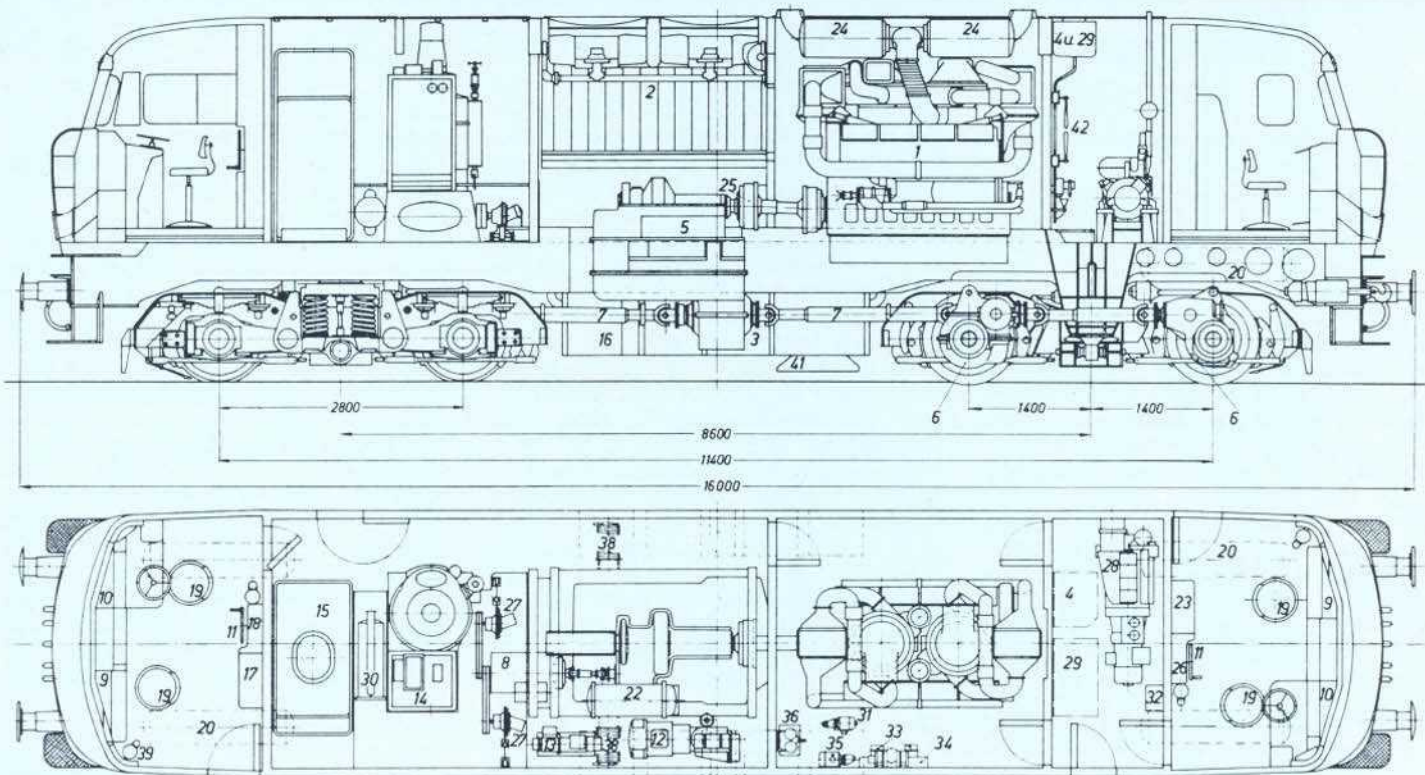
Nach einer ausgedehnten Erprobungsphase und nach dem Anlauf der Serienfertigung der V 160 kamen auch bei den Prototypen die verstärkten Motoren der Bauarten MTU MD 16 V 538 TB und MTU MB 16 V 652 TB zum Einbau.

Der Betriebseinsatz der V 160

In der Zeit von August 1960 bis zum März 1961 wurden die sechs von Krupp gefertigten Prototypen V 160 001 bis 006 der Deutschen Bundesbahn übergeben und über einen längeren Zeitraum einer eingehenden Erprobung bei Versuchsfahrten und im Betriebseinsatz unterzogen. Zu jener Zeit fuhren die Lokomotiven noch mit einem grauen Farbband im Bereich der Fenster. Auch der Rahmen der Fahrzeuge war grau abgesetzt. Recht oft sah

Bild 10: Anfang der siebziger Jahre wurden die nun wieder beim Bw Hamburg-Altona beheimateten Vorauslokomotiven der BR 216 auch auf Strecken im Harz eingesetzt. Am 18. 5. 1973 war die 216002 mit dem E 1934 bei Seesen/Harz unterwegs. **Foto: U. Budde**





Zeichnung: Typenzeichnung der Vorserienbauart der Baureihe V 160.
Zeichnung: Fried. Krupp AG, Essen

Bild 11 (oben): Die 216 006 überquert hier am 27. 9. 1972 mit einem Leerrückzug für einen Schüleronderzug die Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn.
Foto: U. Budde

Bild 12: Die V 160 007 wurde im Juni 1968 im Lokschuppen des Bw Hamburg-Harburg aufgenommen. **Foto:** W. A. Reed



man die Maschinen mit einem direkt dahinter laufenden Meßwagen mit der Aufschrift „Bundesbahn-Versuchsanstalt München, Abteilung für Brennkrafttechnik“. Auch nach der Abnahme der Maschinen durch das AW Nürnberg, die bei der V 160 001 am 28. 9. 1960 und bei der V 160 004 am 4. 1. 1961 erfolgte,



Bild 13: Diese Lokparade im Bw Gelsenkirchen-Bismarck wurde am 18. 10. 1978 arrangiert (v.l.n.r.): 216 004, 044 377, 044 508 und 221 105.

Foto: H.-J. Vorsteher

wurden mit diesen Fahrzeugen immer wieder Meßfahrten unternommen.

Alle sechs Lokomotiven von Krupp und die 1962 und 1963 in Dienst gestellten Maschinen V 160 007 bis 009 von Henschel kamen zunächst zur BD Hamburg in das Bw Hamburg-Altona. Noch im Jahr 1963 erfolgte ein Wechsel zum Bw Lübeck, das die Fahrzeuge meist im Wendezugdienst zwischen Lübeck und Hamburg Hbf einsetzte. Bei diesen Einsätzen fuhren die Lokomotiven oft mit den noch vorhandenen Doppelstockwagen der früheren Lübeck-Büchener-Eisenbahn, hierbei liefen die Maschinen meist in der Zugmitte.

Nach einer vorübergehenden Stationierung beim Bw Hamburg-Harburg, wo die Lokomotiven auch den Güterzugdienst versahen, kamen sie ab 1969 wieder zurück nach Hamburg-Altona. Dort hatten bereits zwei Jahre zuvor die mächtigen, ölgefeuerten Dampflo-

komotiven der Baureihe 01.10 ihren Einzugs gehalten. Die Einsätze der Diesellokomotiven erfolgten zunächst noch im Reisezugdienst auf den von Hamburg ausgehenden Strecken, vor allem nach Westerland und Cuxhaven. Zu Beginn der siebziger Jahre sah man die Maschinen dann aber immer häufiger vor Güterzügen. Nach einem erneuten Wechsel, der im Jahr 1973 zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck erfolgte, blieb dann der Güterzugdienst das Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven. Nur noch gelegentlich hatten die „Lollos“ einen Reisezug bei Sonderfahrten zu befördern. Ansonsten sah man die inzwischen recht un gepflegten und etwas abgewirtschafteten Maschinen nur noch vor Güterzügen, die Rohstoffe zu den Firmen der Schwerindustrie im Ruhrgebiet brachten.

Am Ende des Jahres 1977 waren noch alle neun Vorserienlokomotiven, die seit 1968 die Betriebsnummern 216 001 bis 009 trugen, im

Einsatzbestand des Bw Gelsenkirchen-Bismarck. Schon im folgenden Frühjahr kam dann aber die z-Stellung der 216 007 am 3. 4. 1978 und der 216 009 am 16. 3. 1978. Beide Maschinen dienten zunächst noch als Ersatzteilspender und wurden dann im AW Bremen verschrottet. Im selben Jahr erfolgte dann auch noch die z-Stellung der 216 002, die im März 1979 ausgemustert wurde. Ein zunächst beabsichtigter Verkauf dieser Lok nach Italien scheiterte am schlechten Zustand der Maschine, die daraufhin zu einer Schrottfirma nach Penzberg in Oberbayern gelangte.

Am Ende des Jahres 1979 war der Einsatzbestand auf ganze vier Exemplare mit den Betriebsnummern 216 001, 003, 004 und 006 geschrumpft. Die Lokomotiven 216 008 und 005 waren am 26. 1. und am 2. 5. 1979 z-gestellt und am 27. 5. und am 21. 9. 1979 ausgemustert worden. Während des Jahres 1980 blieb der Bestand unverändert. Am 3. 2. 1981 kam dann aber mit der z-Stellung das Ende für die Fahrzeuge 216 004 und 006; beide Lokomotiven konnten von der DB jedoch noch verkauft werden. Die 216 004 kam nun in orangefarbener Lackierung als V 31 zur Hersfelder Kreisbahn und die 216 006 fährt jetzt in beige/türkiser Farbgebung bei der Privatbahn ACT in Oberitalien.

Nachdem dann im Oktober 1981 auch noch die 216 001 z-gestellt und im Januar 1982 ausgemustert wurde, blieb nur ein Exemplar übrig. Trotz eines Motorbrandes der beim Bw Oberhausen 1 beheimateten Maschine am 21. 2. 1983, blieb die 216 003 als letzte Vorauslok bislang noch im Einsatzbestand. Bald werden jedoch auch ihre Tage gezählt sein. Inzwischen hat nun aber die DB die erforderlichen Mittel bewilligt, um die im AW Bremen hinterstellte 216 008 als Museumslok aufarbeiten zu lassen.

Bedauerlich ist, daß sich noch keiner der verschiedenen Modellbahnhersteller dazu entschließen konnte, eine „Lollo“ auf der Basis eines vorhandenen Modells der V-160-Fami-

Bild 14: Dieses Foto zeigt die V 160 002 mit dem Wendezug E 813 nach Lübeck bei Hamburg-Berliner Tor. Der Wendezug wurde durch eine Doppelstockeinheit der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn verstärkt (1. 12. 1962). **Foto:** U. Montfort

