116 Seiten!

Bahnknoten Bebra
Erinnerungen eines Eisenbahners

Bahnhistorie mit P 3603
Der letzte DR-Personenzug mit G 12

vereinigt mit BAHNEpoche

BAHNExtra

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

2.2022
Mär./Apr.

EUR 12,90
A: € 14,60
CH: sFr 25,80
Be, Lux: € 14,90
NL: € 15,40
DK: DKR 130,00

Die „Dicke Babelsbergerin“

DR-V 180

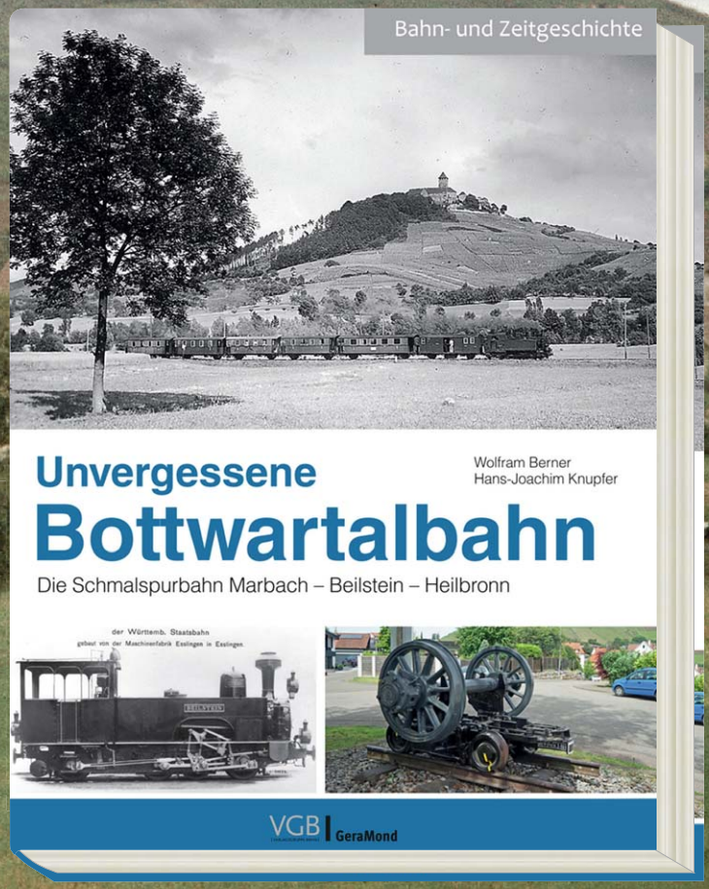
- Alle Bauarten im Überblick
- Wie Lokführer sie erlebten

REICHSBAHN-REISE ANFANG 1990
Der Reiz des Bahnhofs Zeitz

50 JAHRE INTERRAIL-TICKET
Mit dem Rucksack durch Europa

ZEITENWENDE IN AULENDORF 1976
Der offizielle Dampflok-Abschied

Schmalspur-Kult
Bottwartalbahn

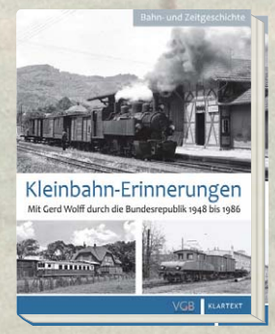


NEU

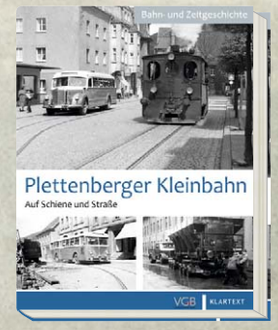
Die 34 Kilometer lange Bottwartalbahn gehört zu den bekanntesten deutschen Schmalpurbahnen. Auch wenn sie seit über 50 Jahren fast von der Bildfläche verschwunden ist denkt jeder Eisenbahnfreund beim Begriff Bottwartal sofort an die 750mm-Bahnstrecke. Der legendären Bahnlinie wird mit diesem Buch ein besonderes Denkmal gesetzt, das sich durch die regionale Kenntnis der beiden Autoren stark von bisher erschienenen und längst vergriffenen Werken abgrenzt. Und in der aktuellen politischen Diskussion ist sogar eine Wiederinbetriebnahme der Strecke im Gespräch. Auch das wird im Buch nicht vergessen.

256 Seiten · ca. 320 Abb.
Best.-Nr. 53295
€ (D) 45,–

Best.-Nr. 68096



Best.-Nr. 68099



Best.-Nr. 68124

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

© Herbert Stemmler
GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Wie war sie, die Dienstzeit mit der V 180 der DR? Reichsbahner blicken zurück (oben, 118 013 in Dresden Hbf). Und Peter Kehm aus Bebra berichtet, was Eisenbahn, Ort und Familie verbindet (Mitte)
Jürgen Nelkenbrecher/Archiv VGB (o.), THD (M.)

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

zum Beginn des neuen Jahres begrüßen wir Sie mit einer Dampflokfahrt. Gleich am 2. Januar 2022 trat 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt (Main) zu einer Rundreise durch die Region an. Überall, wo das Dampfross gastierte, war ihm Interesse sicher. In Hanau, in Nidda, in Stockheim oder zurück in Frankfurt. Doch die Eisenbahn beschert uns manchmal ein Wechselbad der Gefühle. Denn es war die vorerst letzte Fahrt vor einer Hauptuntersuchung. Noch wissen die Museumsbahner nicht, wieviel das kostet und ob sie die Summe aufbringen. Spenden sind jedenfalls sehr willkommen.
Gar nicht wechselhaft reagierten unsere Autoren, als wir ihnen vor einiger Zeit das Titelthema der jetzigen Ausgabe mitteilten. Bei der V 180 der DR herrschte Begeisterung pur, binnen kurzer Zeit erklärten sich mehrere Reichsbahner bereit, ihre Erfahrungen mit der „Dicken Babelsbergerin“ niederzuschreiben. Freuen Sie sich auf interessante Einblicke in den Betriebsalltag, manche Anekdote und ganz allgemein die Lokführer-Sichtweise auf diese größte Streckendiesellok aus DDR-Produktion.
Zu den hervorgehobenen Exemplaren der V 180 zählten ja die Maschinen für die Regierungszüge. Einige wenige Male konnte man sie im Westen sehen, wie 1970, als Willy Brandt mit dem Sonderzug nach Erfurt reiste. Die Regierungszugloks waren dabei, sie holten Brandts Zug in Bebra ab (Bild S. 45). Und Peter Kehm war dabei, der junge Bundesbahner erlebte damals das Treiben um den Sonderzug hautnah am Bahnsteig des DB-Grenzbahnhofs mit (Bild S. 111). Bebra und dessen Eisenbahn sind für den heute 75-Jährigen der Dreh- und Angelpunkt schlechthin. Nach 49 Dienstjahren, als Eisenbahner in fünfter Generation und Stadtarchivar hat er zu Bebra auch jede Menge zu berichten.

Viel Vergnügen damit und mit diesem Heft!

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur

Glücksmoment in Nidda: Die Sonne scheint und die Dampflok kommt. Am 2. Januar 2022 unternimmt die 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt eine Rundreise durch die Region nördlich der Mainmetropole Wilfried Kohlmeier

Vielseitig verwendbar: Die V 180 der Deutschen Reichsbahn – ihre Bauarten, ihre Dienste und was Eisenbahner über sie sagen Georg Wagner

16

32 **Ende der 1960er-Jahre zeichnete sich der Abschluss der V-180-Fertigung ab. Was waren die Gründe?** Slg. Dirk Endisch

42 **Auf Du und Du mit Führerstand und Maschinenraum: Ein V-180-Lokführer berichtet von seinen Einsätzen** M. Reimer

48 **Auf der Leipziger Messe war sie der Blickfang – und im Betriebsalltag? Erinnerung an die „Schlägermütze“** Slg. Dirk Endisch

Bahn Extra: Titel – Die V 180

ALBUM

16 **Die „Dicke aus Babelsberg“**

40 **Für Fracht nicht zu schade**

53 **Die Titelheldin**

56 **Mit der 118 in die Berge**

TECHNIK UND TYPEN

22 **Erfolgreich im Neuland**
So entstanden die Baureihe V 180 und ihre verschiedenen Bauarten

48 **Schön, aber unbeliebt**
Die Geschichte der „Schlägermütze“

ASPEKTE

32 **Aus und vorbei**
Warum die Produktion der Lok endete

52 **Klare Kante**
V 180 in persönlicher Betrachtung

AUS DEM BETRIEB

34 **Einmal „Bolschoi-Ballett“**
Eine Fahrt mit V 180 und Militärzug

36 **Breit gestreut**
Die Lokomotiven des Bw Leipzig Hbf Süd

42 **Blick hinter die Kulissen**
Ein Lokführer, die V 180 und die Sputnik-Züge

44 **In Amt und Würden**
Die Regierungszugloks

50 **Im Takt an die Küste**
Die V 180 bei der Rostocker S-Bahn

54 **Fahrt in den Westen**
V 180 und Interzonenverkehr

Aufnahmen der Titelseite: Großes Bild: Herbert Schneider; kl. Bilder o., v. l.: Jürgen Hörstel, Thomas Rieger/ Slg. Dirk Endisch; kl. Bilder u., v. l.: Markus Lohneisen, Heiko Focken, Burkhard Wollny/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

8 Vor knapp 150 Jahren ging der Venloer Bahnhof in Hamburg in Betrieb. So verlief seine Entwicklung
Jens Bruun Petersen

66 Rechtsverkehr und Linksverkehr: Wo gibt es was und wie kam es dazu?
Helmut Petrovitsch

94 Seit 50 Jahren gibt es Interrail. Wir gratulieren mit einem Strauß bunter Reiseerinnerungen – natürlich eines Railers
Heiko Focken

106 Der Bahnknoten Bebra ist seine Herzenssache. Ein Porträt des Eisenbahners und Stadtarchivars Peter Kehm (2. v. l.)
Slg. Peter Kehm

Bahn Extra: Bahn Epoche

BESONDERES BILD
6 Letzter Zug für den „Muffeltopf“

STATIONEN
8 Die Nummer zwei

82 Die schönsten Jahre

ZUFALLSFUND
14 Ab in die Bütt’!

FAHRZEUGE
62 Ein rätselhafter Wagen

GEDENKEN
65 Einer der ersten Stunde

WISSEN
66 Rechts oder links?

STREIFLICHT
72 Streiktag in Neuaubing

FILM
74 Leben nach Fahrplan

GALERIE
76 Fototour im Bw 2

92 Spiegelkabinett

EREIGNISSE
86 Tief durchatmen!

REISEN
94 Soweit die Schienen reichen

REISEN SPEZIAL
102 Vielseitige Bahn, spannende DDR

PERSONEN
106 Ein Bebraner durch und durch

101 Forum | Leserbriefe **114 Vorschau | Impressum**

P 3603 LEIPZIG – ZWICKAU – JOHANNGEORGENSTADT

Letzter Personenzug für den „Muffeltopf“

Foto: Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch; Text: Dirk Endisch/GM

Die Schienen glänzen in der Mittagssonne, nicht weit von dem Schwarzwasser, das träge dahinfließt. Zum plätschernden Geräusch des kleinen Flusses gesellt sich bald ein weiterer Klang: das entfernte Stampfen einer Dampflok der Baureihe 58. Bei schneller Fahrt hat die Dreizylinder-Maschine keine klare Aussprache – sie nuschelt. Das Geräusch kommt näher, wenig später schon schert 58 1562 mit ihrem Personenzug in den felsengesäumten Haltepunkt Erlabrunn ein. Pünktlich um 13:19 Uhr kommt die Maschine mit dem ihr anvertrauten P 3603 zum Stehen, einige Fahrgäste verlassen die dreiachsigen Reko-Wagen. Der Lokführer beobachtet das Treiben auf dem Bahnsteig, während der Heizer ein paar Kohlen nachlegt. Die Fotofreunde, die den Zug schon voller Vorfreude erwartet und sich nun vor der ehemaligen preußischen G 12 aufgebaut haben, beachtet kaum jemand. Zu alltäglich scheinen im Sommer 1976 die Altbauloks der Baureihe 58 auf der Strecke Zwickau (Sachsen) – Aue – Johanngeorgenstadt.

Ein Vierteljahrhundert Dienstzeit

Aber es ist eine trügerische Ruhe, sind doch die Tage dieser Dreizylinderloks bei der Deutschen Reichsbahn (DR) gezählt. Mit dem Fahrplanwechsel am 25. September 1976 werden die letzten Maschinen aus dem Plandienst ausscheiden. Dann hat nach mehr als einem Vierteljahrhundert die Baureihe 58 im Bahnbetriebswerk (Bw) Aue ausgedient.

Mit dem Uranerzbergbau durch die spätere Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft (SDAG) Wismut hatte ab dem Ende der 1940er-Jahre das Verkehrsaufkommen auf den Strecken rund um Aue deutlich zugenommen. Die bis dato im Bw Aue stationierten Tenderlokomotiven der Baureihen 75^{5}, 86 und $94^{20–21}$ genügten nun nicht mehr den betrieblichen Belangen. Die Reichsbahndirektion Dresden verfügte daher die Baureihe 58 in das Erzgebirge. 58 201 traf als Erste ihrer Gattung am 16. Juli 1950 im Bw Aue ein, das in der Folgezeit durchschnittlich zwischen 15 und 20 Exemplare der G 12 in seinen Unterlagen führte. Die Maschinen bespannten in erster Linie Nah- und Durchgangsgüterzüge auf den Strecken Zwickau (Sachsen) – Aue – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt und Chemnitz – Aue. In den letzten Einsatzjahren wurden die Loks auch in Richtung Adorf (Vogtland) eingesetzt, umlaufbedingt erreichte die G 12 im Güterzugdienst zudem Werdau und Regis-Breitingen. Für die Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz Süd waren die Preußinnen der Baureihe 58 dagegen zu schwer.

Auf den steigungs- und krümmungsreichen Strecken des Erzgebirges reichte die Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h völlig aus. So kam es, dass die G 12 in der Region verschiedene langjährige Stammleistungen auch im Reisezugverkehr übernahm. Dazu gehörten Schnellzugpaare wie D 273/274 (ab 30. Mai 1973: D 560/565) und D 2141/2142 (ab 30. Mai 1973: D 561/784) und eben der spätere Personenzug 3603 Leipzig – Johanngeorgenstadt, der ab Zwickau (Sachsen) mit einer 58 bespannt war. Der aus acht zwei- und dreiachsigen Rekowagen der Gattungen Bag, Baag und Bagtr sowie einem dreiachsigen Reko-Gepäckwagen der Gattung Dag gebildete Zug stellte für die Dreizylinderlok und ihr Personal keine Herausforderung dar.

Unverwechselbar war übrigens nicht allein der Auspuffschlag der G 12. Auch bei den Talfahrten entwickelte die Baureihe 58 im Leerlauf markante Fahrgeräusche, die ihr bei den Eisenbahnern den Spitznamen „Muffeltopf“ einbrachten.

Der Bedarf sinkt

Ab Mitte der 1960er-Jahre verloren die Altbauloks der Baureihe 58 bei der DR zusehends an Bedeutung. Nach dem Fahrplanwechsel am 30. September 1973 war das Bw Aue die letzte Dienststelle, welche die G 12 im Plandienst einsetzte. Von den am 1. Januar 1974 vorhandenen 20 Maschinen wurden aber lediglich fünf für den Dienstplan 9 benötigt. Die Leistungen im Reiseverkehr beschränkten sich nun auf den P 3603 sowie die Schnellzüge D 560 Aue – Zwickau (– Berlin) und D 561 (Berlin –) Zwickau – Aue – Schwarzenberg. Inzwischen suchte die Reichsbahndirektion Dresden händeringend nach einem Ersatz für die bereits über 50 Jahre alten Dampfloks, deren Instandhaltung immer komplizierter und teurer wurde. Da die als Ablösung vorgesehenen sechsachsigen Diesellokomotiven der Baureihe 118.2–4 andernorts dringender benötigt wurden, verblieb dem „Muffeltopf“ eine Gnadenfrist.

Gleichwohl schrumpfte der Bestand der Baureihe 58 im Bw Aue. Am 1. Januar 1974 gehörten noch elf Exemplare zum Betriebspark, fünf brauchte man wie gehabt für den Plandienst. Für den ab 30. Mai 1976 gültigen Sommerfahrplan bestand letztmalig ein Umlauf für die Baureihe 58. Die letzten Dienste erbrachten 58 311, 58 1522, 58 1800, 58 1934 und 58 2051, die nun auch immer wieder mal Fotofreunde auf den Plan riefen – wie im Beispiel von Erlabrunn. Drei Maschinen wurden dann am 24. September 1976 abgestellt. Den Schlusspunkt setzten 58 1800 und 58 1934, die nach dem Fahrplanwechsel am 26. September 1976 mangels Maschinen der Baureihe 118.2–4 noch einige Tage unter Dampf standen. Den letzten Streckeneinsatz absolvierte 58 1800 am 28. November 1976, mit deren z-Stellung am 28. September 1977 die Beheimatung des „Muffeltopfs“ im Bw Aue endete. Während die Rekoversion der G 12 (Baureihe 58^{30}) noch einige Jahre länger im Betriebsdienst stand, kamen die Altbauloks aufs Abstellgleis. Einsatzfotos wie mit dem schmucken P 3603 sind noch heute eine schöne Erinnerung an ihre späte Dienstzeit.

Alltag im Sommer 1976: Altbaulok 58 1562 ist mit P 3603 nach Erlabrunn gekommen, wo Fotofreunde die G 12 bereits erwarten

Leipzig Hbf	460 ab	9.27	8.30
Werdau	460 ab	10.47	10.14
Zwickau (Sachs) Hbf	460 an	10.55	10.27
(Fortsetzung)	Zug Nr	D 561 ★	3603
Zwickau (Sachs) Hbf ✕ 410. 443. 460.	ab	11.10	11.20
Zwickau-Schedewitz	461 ▼		11.26
Cainsdorf	▼	✕ 1)	11.30
Wilkau-Haßlau ✕	an/ab		11.34
Silberstraße	▼		11.35
Wiesenburg (Sachs)			11.44
Fährbrücke			11.48
Hartenstein ✕			11.57
Schlema unt Hp ✕ (332 m)	▼		12.04
Aue (Sachs) ✕ (347 m) 440	an/ab	11.59	12.11
		12.04	12.18
Lauter (Sachs)	▼		12.24
Schwarzenberg-Neuwelt	▼		12.35
Schwarzenberg (Erzgeb) ✕ (427 m)	an	12.23	12.40
Schwarzenberg (E) ✕ (427 m)	ab	...	12.44
Schwarzenberg (Erzgeb) Hp	▼	...	12.50
Erla		...	12.56
Antonsthal		...	12.59
Breitenbrunn (Erzgeb) (589 m)		...	13.09
Erlabrunn (Erzgeb) (676 m)	▼	...	13.17
Johanngeorgenstadt ✕	an	...	13.25
		...	13.35

Der P 3603 Leipzig – Zwickau (Sachs) – Johanngeorgenstadt war bis zum Schluss ab Zwickau eine G 12-Planleistung. Ausschnitt aus der Tabelle der Kursbuchstrecke 450 vom Sommer 1975 Slg. Dirk Endisch

Nach dem Halt im Bahnhof Aue setzt 58 1934 im Sommer 1976 mit P 3603 die Fahrt fort. Die alte Preußin hatte mit den Rekowagen keine Mühe, doch suchte die Reichsbahn wegen steigender Lokunterhaltungskosten nach einer Alternative Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch

HAMBURG VENLOER BAHNHOF

Die Nummer zwei

Er wurde vor knapp 150 Jahren eröffnet, er war das Tor nach Süden und Westen, aber schon 1907 hatte Hamburg Venloer Bahnhof als Personenbahnhof weitgehend ausgedient. Im Eisenbahnwesen der Hansestadt blieb er freilich noch lange Zeit präsent

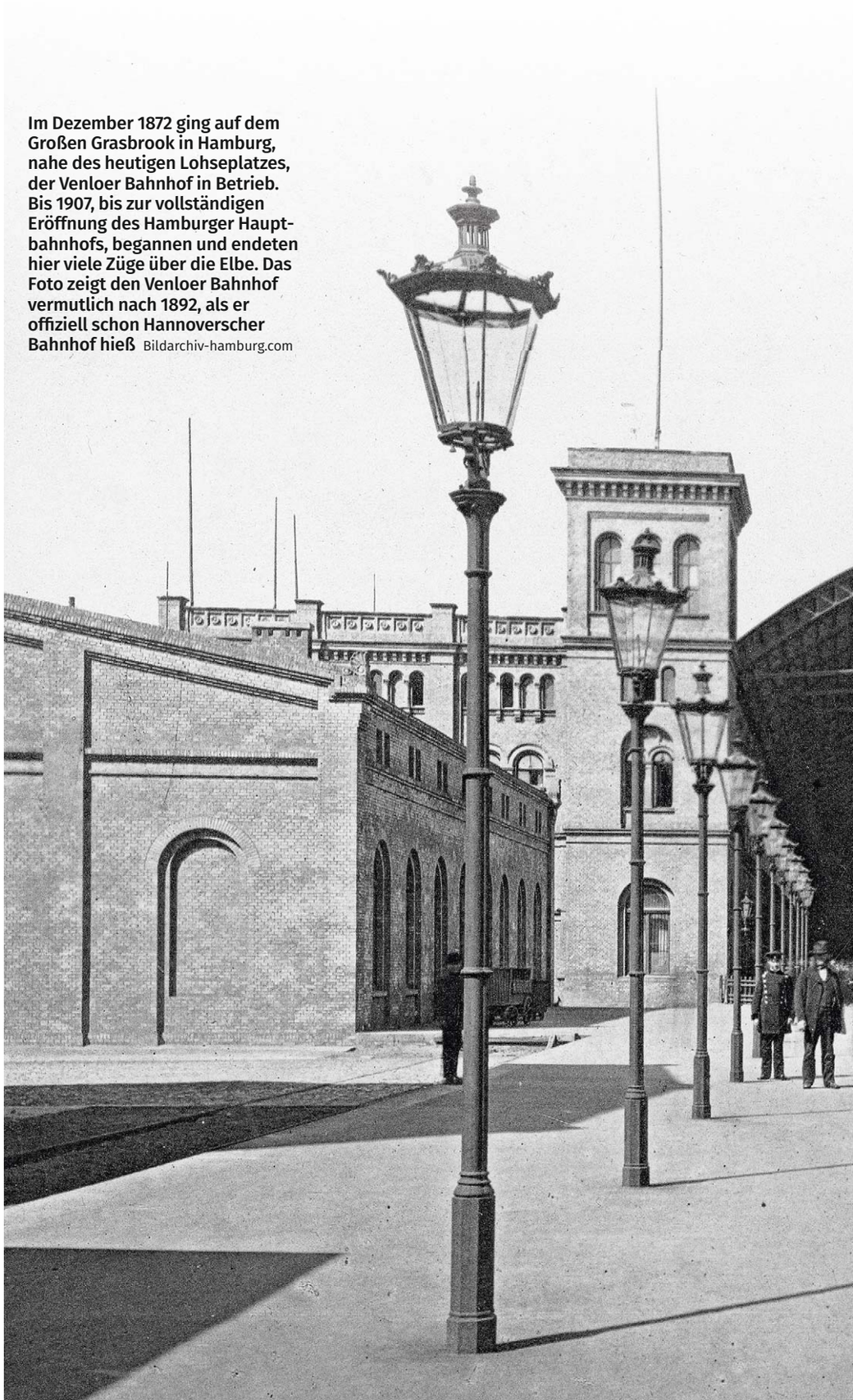
Von Benno Wiesmüller/GM

Dass Hamburgs Eisenbahnen nicht schon früher den Weg Richtung Hannover, Lehrte oder auch Bremen einschlugen, lag an der Elbe. Wie eine Barriere behinderte der große Fluss die Verkehrsverbindungen zwischen der Stadt Hamburg und dem noch eigenständigen Harburg. Dieses hatte bereits 1847 eine Bahnverbindung aus Hannover/Lehrte erhalten. Aber erst am 18. März 1868 schloss Hamburg mit Preußen einen Staatsvertrag ab, der die Herstellung der Venlo-Hamburger Eisenbahn vorsah – mit fester Überbrückung der Elbe zwischen Harburg und Hamburg sowie einem Anschluss an die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft übernahm den Bau und Betrieb dieser Strecke, die nach Fertigstellung der Süder- und Norderelbbrücken über Harburg hinaus bis Hamburg verlängert wurde und auf dem dortigen Stadtgebiet einen Bahnhof erhielt. Am 1. Dezember 1872, vor knapp 150 Jahren, wurde dann der Venloer Bahnhof in Hamburg auf dem Grasbrook als Kopfbahnhof eröffnet. Eineinhalb Jahre später, am 1. Juni 1874, war auch die Strecke von Osnabrück – Bremen nach Harburg fertig gestellt. Diese Züge konnten Hamburg bei Betriebsaufnahme sogleich direkt erreichen. Damit war die Schienenverbindung Hamburgs nach Süden und Westen endlich geschaffen.

Nur der Berliner Bahnhof hatte seinerzeit noch mehr Bedeutung als der Venloer Bahnhof

Sie machte den Venloer Bahnhof zum zweitwichtigsten Bahnhof der Hansestadt – alle Züge über die Elbe fuhren über diesen Bahnhof. Nur der Berliner Bahnhof, der rund 600 Meter weiter nördlich lag und in dem unter anderem die Züge in die Reichshauptstadt abfuhren, hatte noch mehr Bedeutung. Rund 800 Meter nördlich des Venloer Bahnhofs befand sich übrigens mit dem Klosterthor-Bahnhof ein weiterer wichtiger Bahnhof der Hamburger Frühzeit. Während der Venloer Bahnhof seinen offiziellen Namen vom Ziel einer seiner Strecken bekommen hatte, orientierte man sich im Volksmund et-



Im Dezember 1872 ging auf dem Großen Grasbrook in Hamburg, nahe des heutigen Lohseplatzes, der Venloer Bahnhof in Betrieb. Bis 1907, bis zur vollständigen Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs, begannen und endeten hier viele Züge über die Elbe. Das Foto zeigt den Venloer Bahnhof vermutlich nach 1892, als er offiziell schon Hannoverscher Bahnhof hieß Bildarchiv-hamburg.com

Im Jahr 1981 wurden die letzten Reste des Empfangsgebäudes des Hannoverschen Bahnhofs abgerissen Peter Suppa/Slg. Benno Wiesmüller

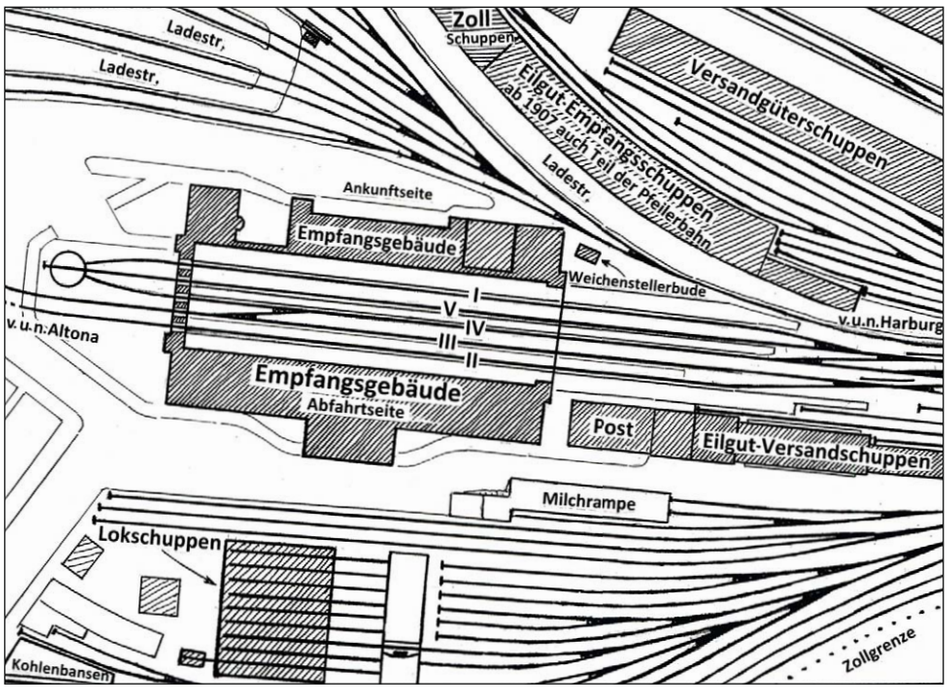
Eine Gedenkstätte erinnert an die Deportationen Tausender Juden, Sinti und Roma von dem Bahnhof zwischen 1940 und 1945 Benno Wiesmüller

was anders. Ausgehend von der Idee, dass vom Bahnhof auch eine Strecke in die französische Hauptstadt entstehen sollte, nannte man ihn Pariser Bahnhof – obwohl die geplante Strecke nie entstand.

Empfangsgebäude und erster Betrieb

Das von 1868 bis 1872 im spätromanischen Stil in gelben Ziegeln erbaute Empfangsgebäude des Venloer Bahnhofs hatte zwischen den beiden stattlichen Seitenbauten, dem nördlichen an der Ankunftseite und dem südlichen an der Abfahrtseite, eine 126 Meter lange und 37,70 Meter breite Peronhalle. Im oberen Bereich der Stirnwand im Westen der Halle befanden sich fünf hohe Fenster mit kreisrunden Abschlussbögen, die ausreichend Tageslicht einließen und der Fassade einen repräsentativen Eindruck verliehen. Genau unter diesen Fenstern befanden sich dazu passend fünf Durchbrüche ebenfalls mit Rundbögen.

Durch alle fünf Öffnungen führten Gleise, drei davon endeten an einer Drehscheibe, die übrigen zwei verliefen weiter mitten auf der öffentlichen Straße über die Ericus- und dann über die Oberhafenbrücke (auch als „Gross Ericusbrücke“ bezeichnet) zum Berliner Bahnhof und zum Klosterthor-Bahnhof. Die Gleisverbindung zum Klosterthor-Bahnhof bestand für den Güterverkehr seit der Eröffnung; der Personenverkehr wurde dagegen offiziell erst ab dem 1. Oktober 1885



Der Venloer bzw. inzwischen Hannoversche Bahnhof 1904: Noch gibt es die Durchfahrmöglichkeit Richtung Altona sowie den Rechtecklokschuppen südlich davon. Mit dem Ende des regelmäßigen Personenverkehrs 1907 wird man die Anlagen für den Eilgutverkehr erweitern und den Bahnhof zum alleinigen Kopfbahnhof umgestalten Benno Wiesmüller

Blick auf die ehemalige Abfahrtseite des Hannoverschen Bahnhofs. 1907/1908 wurden dort für den Eilgutverkehr neue Gebäude angebaut (im Bild rechts) Slg. Benno Wiesmüller

aufgenommen. Dabei musste jeweils ein Eisenbahner dem Zug vorangehen und den Straßenverkehr durch eine Glocke und eine Flagge warnen. Der Venloer Bahnhof war also kein reiner Kopfbahnhof, sondern zum Teil ein Durchgangsbahnhof. Das zweite im Straßenniveau verlaufende Gleis zwischen Venloer und Berliner Bahnhof wurde bereits vor 1900 wegen des stark gewachsenen Straßenverkehrs wieder zurückgebaut.

Nach der Eröffnung desVenloer Bahnhofs im Dezember 1872 fuhren hier täglich zehn Reisezüge ab, ebenso viele kamen an. Im Einzelnen waren es ein Zug Kiel – Hannover, zwei Züge Kiel – Harburg, vier Züge Altona – Harburg sowie drei Züge Hamburg – bzw. Altona – Hannover. In der Gegenrichtung verkehrten zwei Züge Hannover – Kiel, ein Zug Harburg – Kiel, vier Züge Harburg – Altona, zwei Züge Hannover – Altona sowie ein Zug Harburg – Hamburg. Wie die Personenzüge Richtung Norden vor 1885 zwischen Venloer und Klosterthor-Bahnhof betrieblich durchgeführt wurden, ob inoffiziell auf dem oben beschriebenen Gütergleis oder über den Berliner Bahnhof, ist unklar.

Der Betrieb begann Ende 1872 mit zehn abfahrenden und ankommenden Reisezügen

In der Bahnhofshalle des Venloer Bahnhofs befanden sich an der Ankunft- und Abfahrtseite je ein 6,8 Meter breiter Hausbahnsteig, die an der Ostseite etwa 50 und 90 Meter aus der Halle hinausragten. Außerdem war ein 3,25 Meter breiter Zwischenbahnsteig vorhanden. Später wurde an Gleis III ein weiterer, allerdings nur einseitiger Bahnsteig geschaffen.

Im südlichen Gebäudeteil (der Abfahrtseite) hatte man links und rechts des mittig liegenden Eingangsbereiches je einen Fahrkartenschalter und am Ende der Halle die Gepäckannahme untergebracht. Der westliche Gebäudeteil war den bessergestellten Fahrgästen vorbehalten; es gab dort die Wartesäle I. und II. Klasse sowie reservierte Zimmer und Waschräume, getrennt für Damen und Herren. Im östlichen Bereich des Gebäudes, auf der Abfahrtseite, waren die

Als Teil des Hamburger Hauptgüterbahnhofs wird das Areal mit dem Empfangsgebäude des Hannoverschen Bahnhofs noch 1952 für Güterwagen verwendet Jens Bruun Petersen