

Der D-Zug D183/D184 von Basel SBB nach Wilhelmshaven, bzw. Wilhelmshaven nach Basel

Text: Horst-Dieter Handschuh

Schon vor dem II. Weltkrieg gab es eine Reiseverbindung zwischen Wilhelmshaven und Basel. Es sollten einerseits Reiselustige aus dem Weser-Ems-Raum in die Bergwelt des Schwarzwaldes und der Schweiz gebracht, sowie andererseits die Marinestadt Wilhelmshaven mit der Heimat vieler Marinesoldaten verbunden werden. Und auch die Luftschiffahrt am Bodensee spielte eine Rolle.

Diese Gründe waren nach Ende des II. Weltkrieges hinfällig. Die Marine gab es nicht mehr, Luftschiffe wurden am Bodensee auch nicht mehr gebaut und die Deutschen waren weit entfernt von jeder Reiselust. Dennoch kam die Zugverbindung wieder zu Stande. Jetzt waren es amerikanische Soldaten, die aus Süddeutschland nach Bremerhaven gebracht werden mussten. Und so verkehrte der D183/D184 zum Beispiel 1955 ab Bremen nach Bremerhaven. Aber ab 1956 gab es wieder eine Bundeswehr und damit auch eine Marine im Aufbau. Zudem brauchte der aufstrebende Handel und das Gewerbe die Verbindung von und nach Wilhelmshaven. Diese Verbindung war so wichtig, dass sie stets das beste Rollmaterial bekam, das die junge Bundesbahn bieten konnte.

Als Zuglokomotiven zwischen Kassel und Frankfurt kamen daher Dampflok der Baureihe BR 01¹⁰ und auch in deren Umlauf die beiden Neubauloks der Baureihe BR 10 zum Einsatz, im flachen Norddeutschland die BR 03, im Süden die BR01. Als Waggons wurden die ab 1953 gebauten Mitteleinstiegswagen, 1956 und 1957 und zu Beginn der sechziger Jahre auch Schweizer Wagen eingesetzt. Ab 1958 waren es dann die neuen 26,4 m -Wagen mit Seitengang, ab 1963 die neuen UIC-X-Wagen. Ab 1967 kam zwischen Wilhelmshaven und Bremen die neue Diesellok V160 als Zuglokomotive zum Einsatz, ab Bremen war es die Elektrolok E10. In den 70-er Jahren zog zwischen Wilhelmshaven und Bremen die Diesellok V220 (V200), ab und bis Bremen die Elektrolok BR 103 (E03), die Züge.



Märklin-Modell der Elektrolok Baureihe 103 / E03

Als ab 1979 in vielen IC-Zügen in der 2. Wagenklasse die Bm²³⁵-Wagen zum Einsatz kamen, war dieses hochwertige Rollmaterial schon seit drei Jahren Standard im D183/D184.



Rocco-Modell der Schnellzugwagen Bm²³⁵

Zu Beginn der 1980-er Jahre richtete sich die DB allerdings neu aus. Ab Hannover verkehrte der D183/D184 nun nach Hamburg. Für Wilhelmshaven wurde - quasi als Ersatz - eine Verbindung Wilhelmshaven nach Lindau, die bis Bremen als Eilzug gefahren wurde, eingerichtet. Und beim Wagenmaterial wurde auf Wagen der 50-er Jahre zurückgegriffen.

1985 war es dann auch mit dieser Verbindung vorbei. Fortan verkehrte in dieser Fahrplananlage ein Eilzug von Wilhelmshaven nach Hannover, der in Hannover Anschluss an den IC von Hamburg nach Basel hatte. Und auch diese Verbindung ist seit 1992 Geschichte.

Fahrplan	D 183		D 184	1958
an	ab	Bahnhof	an	ab
	09:01	Zürich HB	20:42	
zus. Halt	09:19	Baden	10.14?	zus. Halt
zus. Halt	09:28	Brugg AG	20:14	zus. Halt
		Stein-Säckingen	19:49	zus. Halt
zus. Halt	10:01	Rheinfelden	19:38	zus. Halt
Okt 15	10:43	Basel SBB	19:01	19:23
	10:49	Basel Bad	18:42	18:55
	11:27	Müllheim		
	11:48	Freiburg Hbf	17:58	18:00
	12:29	Offenburg	17:18	17:20
	12:57	Baden-Oos	16:49	16:50
	13:18	Karlsruhe Hbf	16:27	16:29
	13:56	Heidelberg Hbf	15:49	15:52
	14:42	Darmstadt Hbf	15:09	15:11
	15:07	Frankfurt/M. Hbf	14:39	14:48
	15:47	Bad Nauheim	14:03	14:05
	16:14	Gießen	13:38	13:40
	16:39	Marburg	13:10	13:12
	18:01	Kassel Hbf	11:46	11:54
	19:06	Göttingen	10:43	10:46
	19:35	Kreiensen	10. Dez	10:14
	20:22	Hannover Hbf	09:20	09:28
	20:55	Wunstord	09:00	09:02
	21:21	Nienburg	08:31	08:33
	21:44	Verden	08:08	08:10
	22:13	Bremen Hbf	07:32	07:43
	22:41	Delmenhorst	07:15	07:17
	22:55	Hude	07:02	07:03
	23:11	Oldenburg Hbf	06:38	06:47
	23:37	Varel	06:14	06:15
	23:49	Sande		06:03
	23:59	Wilhelmshaven		05:55

Quelle: <http://www.welt-der-modelleisenbahn.com>